EL TRIUNFO DE LAS CIUDADES

CÓMO NUESTRA MEJOR CREACIÓN
NOS HACE MÁS RICOS, MÁS INTELIGENTES,
MÁS ECOLÓGICOS, MÁS SANOS Y MÁS FELICES

EDWARD GLAESER

taurus

Acceso abierto

Título original: *Triumph of the City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*

Travessera de Gràcia, 47-49. 08021 Barcelona

ISBN ebook: 978-84-306-2244-3

Diseño de la cubierta: Penguin Random House Grupo Editorial

Imagen de la cubierta: © Getty Images

Conversión ebook: M.I. Maquetación, S.L.

www.megustaleer.com





Edward Glaeser

El triunfo de las ciudades

Cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más félices

Traducción de Federico Corrientes Basús

taurus



Para Nancy, por todos los días

INTRODUCCIÓN

NUESTRA ESPECIE URBANA

Doscientos cuarenta y tres millones de estadounidenses se concentran en el 3 por ciento urbano del país[1]. En Tokio y sus alrededores, el área metropolitana más productiva del mundo, viven treinta y seis millones de personas[2]. En el centro de Bombay residen doce millones de personas, y el tamaño de Shanghái es aproximadamente el mismo[3]. En un planeta que dispone de enormes cantidades de espacio (toda la humanidad cabría en Texas, cada uno de nosotros con su propia vivienda unifamiliar[4]) preferimos las ciudades. Pese a que en la actualidad sea más barato recorrer grandes distancias o trasladarse de las montañas de Ozark a Azerbaiyán, cada vez más gente vive en las grandes áreas metropolitanas. Cada mes acuden a las ciudades de los países en vías de desarrollo cinco millones de personas más, y en 2011 más de la mitad de la población del mundo es urbana[5].

Las ciudades, esas densas aglomeraciones que salpican el planeta, han sido motores de innovación desde los tiempos en que Platón y Sócrates discutían en los mercados atenienses. En las calles de Florencia surgió el Renacimiento, y en las de Birmingham la Revolución Industrial. La gran prosperidad del Londres contemporáneo, de Bangalore y de Tokio se debe a su

capacidad de generar nuevas ideas. Recorrer estas ciudades, sea por aceras adoquinadas o por una maraña de callejuelas, alrededor de rotondas o debajo de las autopistas, equivale a estudiar el progreso humano.

En los países más ricos de Occidente, las ciudades han sobrevivido al tumultuoso fin de la era industrial y ahora son más prósperas, más saludables y más atractivas que nunca. En las áreas más pobres del mundo, las ciudades están creciendo a un ritmo enorme porque la densidad urbana ofrece el camino más corto para pasar de la miseria a la prosperidad. A pesar de los avances tecnológicos que han suprimido las distancias, resulta que el mundo no es plano, sino que está pavimentado.

La ciudad ha triunfado. Sin embargo, como muchos sabemos por experiencia, a veces las vías urbanas, pese a estar pavimentadas, parecen conducir al infierno. Puede que la ciudad gane, pero muy a menudo sus ciudadanos pierden. Toda infancia urbana está conformada por una avalancha extraordinaria de personas y de experiencias; algunas, como la sensación de poder que le confiere a un preadolescente viajar solo en metro por primera vez, son deliciosas; otras lo son menos, como presenciar un tiroteo en un entorno urbano por primera vez (una parte inolvidable de mi propia infancia en Nueva York hace treinta y cinco años). Por cada Quinta Avenida, hay un suburbio de Bombay; por cada Sorbona, hay un instituto de Washington D. C., custodiado por detectores de metales.

Es más, para muchos estadounidenses, la segunda mitad del siglo XX —el final de la era industrial— no fue una época de esplendor urbano sino de miseria urbana. De lo bien que asimilemos las lecciones que nos enseñen nuestras ciudades dependerá que nuestra especie prospere en lo que podría llegar a ser una nueva era urbana.

Mi pasión por el mundo urbano comenzó en el Nueva York de Ed Koch, Thurman Munson y Leonard Bernstein. Inspirado

por mi infancia metropolitana, me he pasado la vida tratando de entender las ciudades. Esa pasión ha tenido una base en teorías y datos económicos, pero también me ha llevado a recorrer las calles de Moscú, São Paulo y Bombay, así como a investigar la historia de bulliciosas metrópolis y la historia cotidiana de quienes viven y trabajan en ellas.

Me apasiona tanto el estudio de las ciudades porque plantea interrogantes fascinantes, importantes y muchas veces perturbadores. ¿Por qué las personas más ricas y las más pobres del mundo viven tantas veces los unos al lado de los otros? ¿Cómo se deterioran ciudades antes florecientes? ¿Por qué algunas de ellas vuelven dramáticamente al primer plano? ¿Por qué surgen tan rápidamente tantos movimientos artísticos en determinadas ciudades en momentos concretos? ¿Por qué tanta gente inteligente pone en práctica unas políticas municipales tan necias?

No hay mejor lugar para cavilar sobre estas preguntas que la ciudad que muchos consideran como la urbe por antonomasia: Nueva York. Puede que los neoyorquinos tengamos a veces una visión un tanto exagerada de la importancia de nuestra ciudad, pero Nueva York sigue siendo un paradigma urbano y, por tanto, es un lugar apropiado para iniciar nuestro viaje por ciudades de todo el mundo. Su historia recapitula el pasado, el presente y el futuro de nuestros centros urbanos, y proporciona además un trampolín para muchos de los temas que surgirán de las páginas y los lugares que nos aguardan.

Si uno sale a la Calle 47 y la Quinta Avenida un miércoles por la tarde, se verá rodeado por un torrente humano. Algunos se apresuran hacia el norte para acudir a una reunión o se dirigen al sur a tomar una copa. Otros caminan hacia el este para entrar en las grandes cavernas subterráneas de Grand Central Terminal, que tiene más andenes que ninguna otra estación de

tren del mundo[6]. Puede que alguna gente esté intentando comprar un anillo de compromiso: al fin y al cabo, la Calle 47 es el principal mercado de piedras preciosas del país[7]. Habrá visitantes que estén mirando hacia arriba (cosa que los neoyorquinos no hacen jamás) mientras van de camino entre un edificio histórico y otro. Si uno imita a los turistas y levanta la vista, verá dos grandes hileras de rascacielos enmarcando ese valle resplandeciente que es la Quinta Avenida.

Hace treinta años, el futuro de la ciudad de Nueva York parecía mucho menos halagüeño. Como casi todas las ciudades más antiguas y más frías, Gotham parecía un dinosaurio. En un mundo que estaba siendo reconstruido en torno al coche, su metro y sus autobuses constituían un arcaísmo. El puerto, otrora gloria de la costa este, estaba inmerso en la irrelevancia. Bajo el gobierno de John Lindsay y Abe Beame, y pese a que los impuestos se contaban entre los más elevados de todo el país, el municipio llegó a estar al borde de la suspensión de pagos[8]. No solo Jerry Ford, sino la historia misma parecía estar diciéndole a Nueva York: «¡Muérete!».

Nueva York (o, dicho con mayor propiedad, Nueva Ámsterdam) fue fundada durante una fase anterior de la globalización, como una lejana avanzadilla de la Compañía Holandesa de las Indias Occidentales. Era una aldea comercial donde un batiburrillo de aventureros acudía a hacer fortuna cambiando abalorios por pieles. Aquellos colonizadores mercantiles holandeses hicieron piña porque la proximidad facilitaba el intercambio de bienes e ideas y porque tras las murallas protectoras de la ciudad (lo que en la actualidad llamamos Wall Street[9]) estaban a salvo.

En el siglo XVIII, Nueva York superó a Boston y se convirtió en el puerto más importante de las colonias inglesas; su especialidad era el tráfico de trigo y harina con destino al sur para surtir a las colonias azucareras y tabaqueras[10]. Durante la primera mitad del siglo XIX, gracias al auge de los negocios, la

población de Nueva York pasó de las 60.000 a las 800.000 personas, y la ciudad se convirtió en el coloso urbano de Estados Unidos[11].

En parte, esa explosión demográfica se debió a cambios en la tecnología de los transportes. A comienzos del siglo XIX, los barcos solían ser pequeños (300 toneladas era algo normal) y, al igual que los aviones más pequeños de hoy en día, eran ideales para las rutas directas, como Liverpool-Charleston o Boston-Glasgow. Entre 1800 y 1850, las mejoras tecnológicas y financieras permitieron la construcción de barcos más grandes, capaces de transportar cargas mayores a mayor velocidad y con menores costes.

Si todos esos veleros gigantes hubiesen tenido que recorrer todos los puntos de la costa estadounidense no se habría podido obtener ningún margen de beneficio. Al igual que los Boeing 747 de hoy, que aterrizan en grandes centros donde los pasajeros suben a aviones más pequeños que les llevan a sus destinos finales, los grandes veleros atracaban en un muelle central y luego trasladaban sus bienes a naves más pequeñas que los entregaban a lo largo de todo el litoral oriental. Debido a su ubicación central, su muelle bien resguardado y protegido y la posibilidad de acceder al río desde el interior, Nueva York era el principal puerto marítimo estadounidense. Cuando Estados Unidos adoptó un sistema radial de distribución, Nueva York se convirtió en su centro natural[12]. La posición de la ciudad se vio reforzada cuando los canales convirtieron a Manhattan en el extremo oriental de un gran arco acuático que atravesaba el Medio Oeste hasta llegar a Nueva Orleans.

El transporte marítimo constituía el ancla económica de la ciudad, aunque lo habitual era que los neoyorquinos trabajaran en las industrias manufactureras (refinerías de azúcar, confección de prendas y edición) que surgieron en torno al puerto[13]. Los fabricantes de azúcar, como la familia Roosevelt, operaban en una gran ciudad portuaria porque las

dimensiones urbanas les permitían cubrir el coste de las refinerías grandes y caras y estar lo bastante cerca de los consumidores para que los cristales de azúcar refinados no se fundieran durante un largo trayecto sobre aguas cálidas. También la industria textil debía su concentración en Nueva York a los inmensos cargamentos de algodón y de otros tejidos que pasaban por la ciudad y a la necesidad de prendas confeccionadas que tenían los marineros. Hasta la preeminencia editorial de Nueva York era, en última instancia, consecuencia de la centralidad de la ciudad en las rutas de comercio transatlántico, pues durante el siglo XIX el dinero de verdad se ganaba pirateando copias de novelas inglesas antes que la competencia[14]. Los hermanos Harper se consolidaron como editores cuando derrotaron a sus competidores de Filadelfia imprimiendo el tercer volumen de la novela de Walter Scott *Peveril del Pico* veintiuna horas después de que llegara a Nueva York por paquebote[15].

En el siglo XX, sin embargo, la muerte de las distancias destruyó las ventajas transporte-coste que habían convertido a Nueva York en un mastodonte industrial[16]. ¿Para qué coser faldas en Hester Street cuando el trabajo es mucho más barato en China? La globalización acarreó una competencia feroz entre empresas y ciudades que fabricaban cualquier cosa que se pudiera transportar fácilmente a través del Pacífico. La decadencia económica de Nueva York a mediados del siglo XX fue consecuencia de la irrelevancia cada vez mayor de sus ventajas decimonónicas.

Pero por supuesto, como puede comprobar cualquiera que salga hoy a la Quinta Avenida, la historia no terminó allí. Nueva York no murió. Los cinco códigos postales que en la actualidad ocupan la milla de Manhattan comprendida entre las Calles 41 y 59 dan empleo a 600.000 trabajadores (más que Nueva Hampshire o Maine), cada uno de los cuales gana de media más de 1.000 dólares, lo que confiere a ese minúsculo territorio una

nómina anual mayor que la de Oregón o Nevada[17].

Del mismo modo que la globalización acabó con las ventajas de Nueva York como centro fabril, también multiplicó su superioridad en la producción de ideas. A pesar de que en Nueva York ya no se cosa demasiado, sigue habiendo muchos Calvin Klein y Donna Karan, que idean diseños que suelen fabricarse en la otra punta del planeta. Puede que Honda haya sumido en la tristeza a los Tres Grandes de Detroit, pero los banqueros de Nueva York han ganado sumas inmensas con la gestión de los flujos financieros internacionales. Un mundo más comunicado ha generado enormes beneficios para los empresarios que producen ideas, que ahora dan batidas por todo el planeta en busca de ganancias.

Nueva York se reinventó a sí misma durante la sombría década de 1970, cuando un grupo de innovadores financieros pusieron sus ideas en común. Los conocimientos teóricos sobre compensación entre riesgos y rendimiento facilitaron la evaluación y la venta de activos más arriesgados[18], como los bonos (basura) de alto rendimiento de Michael Milken[19], que a su vez permitieron a Henry Kravis obtener valor de empresas deficitarias mediante adquisiciones apalancadas[20]. Muchos de los grandes innovadores adquirieron sus conocimientos no a través de una formación formal sino estando donde sucedían las cosas, como el magnate de títulos de crédito hipotecario Lewis Ranieri, célebre por su libro de memorias *Liar's Poker,* que inició su carrera en la sala de correos de Salomon Brothers[21]. En la actualidad el 40 por ciento de las nóminas de Manhattan procede de la industria de los servicios financieros, que son el baluarte de una ciudad densa y todavía próspera[22]. Y a pesar de que algunos de esos magos de las finanzas contribuyeron a provocar la Gran Recesión, la ciudad que les acogió también ha capeado el temporal. Entre 2009 y 2010, mientras la economía norteamericana se estancaba, en Manhattan los salarios aumentaron en un 11,9 por ciento, más que en ningún otro

condado de grandes dimensiones. En 2010, en Manhattan el salario semanal promedio era de 2.404 dólares, un 170 por ciento más que la media estadounidense, y un 45 por ciento más que el salario semanal promedio en el condado de Santa Clara, hogar de Silicon Valley, donde los sueldos son los más altos que se pagan fuera del área metropolitana de Nueva York[23].

El auge y caída de Nueva York nos lleva a la paradoja central de la metrópoli moderna: a medida que el coste de recorrer grandes distancias disminuye, la proximidad se hace cada vez más valiosa. La historia de Nueva York es singular por su grandilocuencia operística, pero los factores clave que impulsaron su espectacular auge, triste decadencia y asombroso renacimiento también se han dado en ciudades como Chicago, Londres y Milán.

En este libro examinaremos con atención lo que convierte a las ciudades en el mayor invento de nuestra especie. También desentrañaremos su accidentada historia, que sigue siendo relevante en la actualidad, porque muchas ciudades de países en vías de desarrollo se enfrentan a los inmensos desafíos que en otros tiempos atormentaron a ciudades como San Francisco, París y Singapur. Y examinaremos los factores, a menudo sorprendentes, que cimentan el éxito de las ciudades de hoy, desde las temperaturas invernales a Internet y un ecologismo desencaminado.

Las ciudades suponen la ausencia de espacio físico entre las personas y las empresas. Representan la proximidad, la densidad de población y la intimidad. Nos permiten trabajar y jugar juntos, y su éxito depende de la demanda de contacto físico. A mediados del siglo XX, comenzó el declive de muchas ciudades, como Nueva York, a medida que las mejoras en los sistemas de transporte redujeron las ventajas de ubicar las fábricas en zonas

urbanas muy pobladas. Y durante los últimos treinta años, algunas de esas ciudades se han recuperado, mientras que otras, más recientes, han crecido porque el cambio tecnológico ha incrementado los beneficios del conocimiento, que produce mejor la gente que está en estrecho contacto con otra gente.

Dentro de Estados Unidos, los trabajadores de áreas metropolitanas en las que hay grandes ciudades ganan un 30 por ciento más que los trabajadores que no viven en áreas metropolitanas. Estos elevados salarios se ven contrarrestados por el coste de la vida, más alto, aunque eso no modifique el hecho de que los salarios elevados son un indicador de alta productividad . La única razón por la que las empresas soportan los altos costes laborales e inmobiliarios de ubicarse en una ciudad es que esta ofrece ventajas de productividad que compensan esos costes. Los estadounidenses que viven en áreas metropolitanas con más de un millón de residentes son, de promedio, un 50 por ciento más productivos que los que viven en áreas metropolitanas más pequeñas. Las proporciones son las mismas si tenemos en cuenta los cocientes intelectuales de los trabajadores individuales. La brecha de ingresos entre las áreas metropolitanas y las rurales es igual de grande que en otros países ricos, y aún mayor en los países pobres[24].

En Europa y Norteamérica, las ciudades aceleran la innovación vinculando entre sí a sus habitantes inteligentes, pero en el mundo en vías de desarrollo las ciudades desempeñan un papel todavía más decisivo: son puntos de comunicación entre mercados y culturas. En el siglo XIX, Bombay fue la puerta de entrada del algodón. En el siglo XXI, Bangalore es una puerta de entrada de ideas.

Si a un norteamericano o europeo medio se le hubiera mencionado la India en 1990, lo más probable es que hubiese farfullado incómodamente acerca de la tragedia que representa la pobreza en el Tercer Mundo. En la actualidad, sería más probable que esa persona farfullara incómodamente acerca de la

posibilidad de que su empleo sea subcontratado en Bangalore. La India sigue siendo un país pobre, pero está creciendo a un ritmo febril, y Bangalore, la quinta ciudad más grande del país, se cuenta entre las grandes historias de éxito del continente. La riqueza de Bangalore procede no solo de su poderío industrial (pese a que sigue siendo un importante centro de producción textil), sino también de su fuerza como centro productor de ideas[25]. Al concentrar tanto talento en un mismo lugar, Bangalore facilita la asimilación de ese talento tanto por los lugareños como por los forasteros, procedan de Singapur o de Silicon Valley, y también que entren en contacto con el capital humano indio.

Haciéndose eco de los antiurbes de todos los tiempos, Mahatma Gandhi dijo que «la verdadera India no está en sus pocas ciudades, sino en sus setecientas mil aldeas»[26], y que «el desarrollo de la nación depende no de las ciudades, sino de las aldeas»[27]. Aquel gran hombre se equivocaba; el desarrollo de la India depende casi por completo de sus ciudades. En todos los países se da una correlación casi perfecta entre urbanización y prosperidad[28]. A medida que la proporción de población urbana de una nación aumenta en un 10 por ciento, el rendimiento per cápita aumenta en una media del 30 por ciento[29]. Los ingresos per cápita son casi cuatro veces más altos en los países donde la mayoría de la población vive en ciudades que en aquellos donde la mayoría de la población vive en áreas rurales.

Existe el mito de que a pesar de que las ciudades aumentan la prosperidad, no por ello dejan de ser deprimentes. Sin embargo, en los países más urbanizados la gente dice ser más feliz. En los países donde más de la mitad de la población es urbana, el 30 por ciento de la gente dice ser muy feliz y el 17 por ciento que no lo es demasiado o que no lo es en absoluto. En los países donde más de la mitad de la población es rural, el 25 por ciento de la gente dice ser muy feliz y el 22 por ciento que no lo es. En

todos los países, la satisfacción existencial aumenta en proporción al porcentaje de población que vive en ciudades, incluso teniendo en cuenta los ingresos y el nivel educativo del país.

Así, ciudades como Bombay, Calcuta y Bangalore no solo estimulan la economía india, sino también su estado de ánimo. Y desde luego no son ciudades «antiindias», del mismo modo que Nueva York no es antiamericana. Esas ciudades son, desde muchos puntos de vista, los lugares donde se expresa de forma más plena el genio de su país.

La capacidad urbana para fomentar la brillantez cooperativa no es nueva. Durante siglos, las innovaciones se difundieron de una persona a otra en calles urbanas abarrotadas. Cuando Brunelleschi descubrió la geometría de la perspectiva lineal durante el Renacimiento florentino, desencadenó una explosión de genio artístico[30]. Transmitió sus conocimientos a su amigo Donatello, que incorporó la perspectiva lineal a los bajorrelieves. Su común amigo Masaccio introdujo la innovación en pintura. Las innovaciones artísticas de Florencia fueron gloriosos efectos secundarios de la concentración urbana. La riqueza de la ciudad procedía de actividades más prosaicas: la banca y las manufacturas textiles. En la actualidad, sin embargo, Bangalore, Nueva York y Londres dependen todas de su capacidad de innovación. La difusión del conocimiento de ingeniero a ingeniero, de comerciante a comerciante, es igual que el vuelo de las ideas de un pintor a otro, y hace mucho que la densidad urbana constituye un elemento central de ese proceso.

La vitalidad de Nueva York y de Bangalore no significa que todas las ciudades triunfen. En 1950, Detroit era la quinta ciudad más grande de Estados Unidos y tenía 1,85 millones de habitantes. En 2008, tenía 777.000, menos de la mitad de esa cifra, y seguía perdiendo población a un ritmo constante. Ocho de las diez ciudades norteamericanas más grandes en 1950 han perdido al menos una quinta parte de su población desde

entonces[31]. El fracaso de Detroit y de tantas otras ciudades industriales no se puede achacar a las ciudades en general, sino más bien a la esterilidad de aquellas ciudades que perdieron el contacto con los ingredientes esenciales de la reinvención urbana.

Las ciudades prosperan cuando en ellas abundan las pequeñas empresas y los ciudadanos con formación. En otro tiempo, Detroit era una colmena llena de pequeños inventores relacionados entre sí. Henry Ford fue uno más entre muchos empresarios de talento. Sin embargo, el insólito éxito de la gran idea de Ford destruyó la ciudad antigua, que era más innovadora. En el siglo XX, la expansión de Detroit atrajo a cientos de miles de trabajadores menos cualificados a inmensas fábricas que se convirtieron en fortalezas separadas de la ciudad y del mundo. Mientras que la diversidad industrial, la capacidad empresarial y la educación conducen a la innovación, el modelo Detroit condujo a la decadencia urbana. La era de la ciudad industrial ha terminado, al menos en Occidente.

Muchos funcionarios de ciudades atribuladas creen erróneamente que pueden devolver a su ciudad a su antiguo esplendor mediante proyectos masivos de construcción, nuevos estadios o sistemas de tren ligero, centros de convenciones o complejos de viviendas. Con muy pocas excepciones, ninguna política pública puede frenar el maremoto del cambio urbano. No debemos olvidarnos de las necesidades de los pobres que viven en el «cinturón de óxido», pero las políticas públicas tienen que ayudar a los pobres, no a las ciudades pobres.

Los inmuebles nuevos y resplandecientes pueden disimular la decadencia de una ciudad, pero no pueden resolver los problemas subyacentes. El rasgo distintivo de las ciudades en declive es que tienen demasiadas viviendas e infraestructuras en relación con la pujanza de sus economías. Con tanta oferta de viviendas y tan poca demanda, no tiene ningún sentido utilizar dinero público para construir más. La insensatez de la

renovación urbana basada en los proyectos de construcción nos recuerda que las ciudades no están constituidas por edificios, sino por personas.

Tras el huracán Katrina, los constructores quisieron invertir miles de millones de dólares en reconstruir Nueva Orleans, pero si a la población de esa ciudad se le hubiera entregado 200.000 millones de dólares[32] cada uno de ellos habría recibido 400.000 dólares para pagarse una mudanza o unos estudios o una vivienda mejor en otra parte. Incluso antes de la inundación, Nueva Orleans había cuidado mediocremente de sus pobres. ¿Realmente tenía sentido gastar miles de millones de dólares en la infraestructura de la ciudad, cuando ese dinero hacía tanta falta para ayudar a educar a los niños de Nueva Orleans? La grandeza de Nueva Orleans siempre ha procedido de su pueblo, no de sus edificios. ¿No habría sido más sensato preguntarse cómo podría haberse utilizado el gasto público para hacer todo lo posible por las víctimas del huracán, incluso si estas se hubieran marchado a vivir a otra parte?

En última instancia, la tarea de un gobierno municipal no es financiar edificios ni vías férreas incapaces de sufragar sus propios costes, sino cuidar de los habitantes de su ciudad. Un alcalde capaz de educar a los niños de una ciudad para que puedan tener oportunidades en la otra punta del planeta está triunfando aunque su ciudad disminuya de tamaño.

Pese a que la pobreza sin límites de Detroit y de ciudades parecidas pone claramente de manifiesto la penuria urbana, no toda pobreza urbana es mala. Es fácil imaginar por qué alguien que visite un barrio bajo de Calcuta podría compartir el punto de vista de Gandhi y poner en duda que urbanizar masivamente sea inteligente, pero la pobreza urbana tiene muchas cosas buenas. Las ciudades no empobrecen a la gente, sino que atraen a los pobres. El influjo de gente menos afortunada que reciben las ciudades, ya se trate de Río de Janeiro o de Róterdam, es una prueba de las virtudes de las ciudades, no de sus defectos.

Las construcciones urbanas pueden durar siglos, pero las poblaciones urbanas son fluidas. Más de una cuarta parte de los habitantes de Manhattan no vivía allí hace cinco años[33]. Los pobres acuden constantemente a Nueva York, a São Paulo y a Bombay en busca de algo mejor, y ese es un hecho de la vida urbana que habría que celebrar.

La pobreza urbana no debería compararse con la riqueza urbana sino con la pobreza rural. Puede que las favelas de Río de Janeiro resulten terribles en comparación con un próspero barrio residencial de Chicago, pero los niveles de pobreza de Río de Janeiro son mucho más bajos que los del nordeste rural brasileño[34]. Los pobres no tienen forma de enriquecerse con rapidez, pero pueden elegir entre las ciudades y el campo, y muchos de ellos, de forma muy sensata, eligen las ciudades.

El flujo de ricos y pobres a las ciudades dinamiza las áreas urbanas, pero es difícil no reparar en los costes de concentrar la miseria. La proximidad facilita el intercambio de ideas y bienes pero también el intercambio de bacterias y el robo de bolsos. Todas las ciudades antiguas del mundo sufrieron los grandes azotes de la vida urbana: la enfermedad, el delito y el hacinamiento. Y la lucha contra estos males nunca se ha ganado aceptando pasivamente el statu quo o fiándolo todo ciegamente al mercado libre. A comienzos del siglo XX las ciudades estadounidenses se hicieron mucho más saludables porque gastaban lo mismo en agua que el gobierno federal en todo menos el ejército y el servicio de correos[35]. Los grandes pasos adelante que dieron las ciudades estadounidenses y europeas seguramente se repetirán en las ciudades de los países en vías de desarrollo en el siglo XXI, y eso hará que el mundo sea todavía más urbano. En la actualidad, la ciudad de Nueva York, donde se esperaba que los muchachos nacidos en 1901 vivieran siete años menos que sus homólogos estadounidenses del campo, es mucho más saludable que el país en su conjunto[36].

Las victorias urbanas sobre el delito y la enfermedad

permitieron a las ciudades prosperar no solo como centros productivos, sino también como centros de placer. La magnitud urbana hace posible soportar los gastos fijos de teatros, museos y restaurantes. Los museos requieren grandes y costosas exposiciones, así como instalaciones atractivas y a menudo prohibitivas; los teatros necesitan escenarios, iluminación, equipos de sonido y muchos ensayos. En las ciudades, estos gastos fijos son asequibles porque se reparten entre miles de visitantes y aficionados.

A lo largo de la historia, la mayoría de las personas fueron demasiado pobres para permitir que sus gustos en materia de entretenimiento determinaran su lugar de residencia, y mal podía considerarse a las ciudades como zonas de placer. Y no obstante, a medida que la gente se ha vuelto más rica, cada vez ha tendido a elegir más las ciudades en función de su estilo de vida: así nació la ciudad del consumo.

Durante gran parte del siglo XX, el auge de las ciudades de consumo, como Los Ángeles, parecía ser una fuerza ominosa más que llamaba a las puertas de los Londres y Nueva Yorks de este mundo. Y no obstante, a medida que las ciudades más antiguas se han hecho más seguras y más saludables, también ellas se han revigorizado como lugares de consumo gracias a restaurantes, teatros, clubes de la comedia, bares y los placeres de la proximidad. Durante los últimos treinta años, Londres, San Francisco y París han vivido un gran auge, en parte porque cada vez más la gente las considera lugares divertidos en los que vivir. Estas metrópolis ofrecen lujos prohibitivos, como las comidas de tres estrellas que recoge la Guía Michelin, pero también placeres más asequibles, como tomar un café mientras se admira el puente del Golden Gate o el Arco del Triunfo, o beberse un *real ale* en un pub de paneles de madera. Las ciudades nos permiten hacer amigos con intereses comunes, y la desproporcionada población soltera de las ciudades densamente pobladas constituye un mercado matrimonial que facilita la

tarea de encontrar pareja. Hoy en día, las ciudades que tienen éxito, nuevas o antiguas, atraen a los empresarios emprendedores, en parte, porque son parques temáticos urbanos.

Quizá el auge del *reverse commuting,* o los recorridos inversos al trabajo, sea la consecuencia más llamativa de las ciudades de consumo que triunfan. En la oscura década de 1970, había muy poca gente dispuesta a vivir en Manhattan si no trabajaba allí. Hoy miles de personas han elegido vivir ahí y salir a trabajar fuera. Los millonarios de Oriente Medio no son los únicos que compran segundas residencias en Londres y Nueva York, y también Miami se ha beneficiado de vender apartamentos a los ricos de Hispanoamérica.

Una demanda robusta, creada por la vitalidad económica y los placeres urbanos, ayuda a explicar por qué los precios de las ciudades atractivas han subido de forma tan regular, aunque la oferta de espacio también sea importante. Nueva York, Londres y París han restringido cada vez más las nuevas actividades constructoras, y eso las ha convertido en ciudades menos asequibles.

Muchas de las ideas recogidas en este libro están inspiradas en la sabiduría de la gran urbanista Jane Jacobs, que sabía que para ver el alma de una ciudad había que recorrer sus calles. Jacobs comprendía que la gente que hace que una ciudad sea creativa necesita inmuebles asequibles, pero también cometió errores por depender demasiado de esa perspectiva a pie de calle y no utilizar herramientas conceptuales que ayudan a considerar detenidamente el sistema en su conjunto.

Dado que era consciente de que los edificios más antiguos y más bajos eran más baratos, creyó incorrectamente que restringir la altura y conservar los barrios antiguos garantizaría que las viviendas fueran asequibles[37]. No es así como funciona la oferta y la demanda. Cuando la demanda de una ciudad aumenta, a menos que se construyan más viviendas, los

precios también aumentarán. Cuando las ciudades limitan la construcción de nuevas viviendas se vuelven más caras.

La conservación no siempre es un error —en nuestras ciudades hay muchas cosas que vale la pena conservar— pero siempre tiene un precio. Piensen en la ordenada belleza de París. Sus encantadores y pulcros bulevares son rectos y anchos, y están flanqueados por elegantes edificios decimonónicos. Podemos disfrutar de los grandes monumentos de París porque no están tapados por edificios cercanos, ya que en París cualquier proyecto de construcción tiene que pasar primero por un proceso bizantino que antepone la conservación a todo lo demás[38]. Las restricciones sobre nuevas construcciones han asegurado que ahora París, en otro tiempo célebre por su hospitalidad para con los artistas famélicos, solo sea asequible para los ricos.

Como París, Londres está muy ligada a sus edificios decimonónicos. El mismo príncipe de Gales adoptó una postura muy contraria a los altos edificios modernistas que pudieran comprometer una sola vista de la catedral de San Pablo[39]. Y los británicos parecen haber contagiado su antipatía a las alturas a la India, donde los límites a la construcción están menos justificados y son más dañinos.

Bombay ha tenido algunas de las restricciones en el empleo de terrenos más extremas de los países en vías de desarrollo; durante gran parte de su historia reciente, los edificios nuevos en el centro de la ciudad debían tener una media de menos de una planta y un tercio de altura[40]. ¡Qué locura! En su núcleo urbano este bullicioso centro de la India impone unos niveles de densidad de población propios de los suburbios. Esta conducta autodestructiva prácticamente garantiza que los precios sean demasiado altos y los pisos demasiado pequeños, por no hablar de la congestión vial, la dispersión urbana, los barrios bajos y la corrupción. Pese a que su economía es todavía más dinámica que la de Bombay, Shanghái sigue siendo una ciudad mucho

más asequible porque la oferta ha crecido al mismo ritmo que la demanda[41]. Al igual que otros autócratas partidarios del desarrollo, de Nabucodonosor a Napoleón III, los dirigentes chinos son aficionados a construir.

A comienzos del siglo XX, visionarios como Fritz Lang imaginaron un mundo poblado por ciudades cada vez más verticales cuyas calles se verían ensombrecidas por las siluetas de torres inmensas. Brillantes arquitectos como William van Alen diseñaron grandes rascacielos como el edificio Chrysler, y otros, como Le Corbusier, planificaron un mundo edificado a unas alturas asombrosas. Ahora bien, la Norteamérica urbana del siglo XX no perteneció al rascacielos, sino al automóvil.

Las tecnologías del transporte siempre han determinado la forma de las ciudades. Las calles de ciudades peatonales como Florencia o el casco viejo de Jerusalén son estrechas y sinuosas, y están repletas de tiendas. En los tiempos en los que la gente tenía que utilizar las piernas para desplazarse, se procuraba estar tan cerca como fuera posible del resto de la gente y de las vías acuáticas que ofrecían la forma más rápida de entrar en la ciudad o salir de ella. Las zonas construidas alrededor de trenes y pasos elevados, como el centro de Manhattan y el *loop* de Chicago, tienen calles más anchas y muchas veces organizadas en retícula. Sigue habiendo tiendas en la calle, pero la mayor parte del espacio de oficinas se encuentra a una distancia mucho mayor del suelo. Las ciudades construidas alrededor del automóvil, como gran parte de Los Ángeles, Phoenix y Houston, tienen enormes carreteras ligeramente curvas y muchas veces carecen de aceras. En esos lugares, las tiendas y los peatones se retiran de las calles y se refugian en centros comerciales. Mientras que las ciudades antiguas suelen tener un centro evidente, determinado por un antiguo puerto o una estación de ferrocarril, las ciudades automovilísticas no. Se limitan a extenderse hacia el horizonte en un proceso de desarrollo urbano descontrolado indiferenciado.

Ciudades como Atlanta y Houston nos recuerdan que hay lugares intermedios entre la hiperdensidad de Hong Kong y el Saskatchewan rural. Vivir y trabajar en Silicon Valley ofrece mucha proximidad, al menos para la gente que trabaja en la industria informática. La amenaza que estas urbes representan para las ciudades tradicionales se debe a que carecen de algunas de las antiguas ventajas de la accesibilidad urbana, además de terrenos abundantes y la posibilidad de ir en coche a todas partes.

Si bien el auge de la vida en torno al automóvil fue negativo para muchas ciudades antiguas, no lo fue para todo el mundo. Condenar los barrios residenciales periféricos es un pasatiempo intelectual muy popular, pero la gente que se marchó a vivir allí no era idiota. Los amigos de las ciudades harían bien en aprender algo de la dispersión urbana del Sunbelt en lugar de denigrar irreflexivamente a sus habitantes.

Las dos grandes ventajas de la vida centrada en torno al automóvil son la velocidad y el espacio. En Estados Unidos el trayecto medio entre trabajo y hogar en transporte público dura cuarenta y ocho minutos; en coche el mismo trayecto dura veinticuatro minutos[42]. El automóvil hace viable la existencia de viviendas producidas en masa, con una densidad de población moderada, que ofrece a los estadounidenses corrientes un estilo de vida extraordinariamente opulento en comparación con el del mundo en su conjunto.

Sin embargo, reconocer las ventajas de la dispersión urbana no significa que esta sea buena ni que las políticas estadounidenses que la fomentan sean inteligentes. Los costes medioambientales de la dispersión urbana deberían animar a los gobiernos a poner freno a la vida centrada en torno al automóvil, pero las políticas municipales estadounidenses empujan a la gente hacia los márgenes de las ciudades. El espíritu de Thomas Jefferson, al que no le gustaban las ciudades más que a Gandhi, perdura en las políticas que subvencionan la

propiedad de las viviendas y la construcción de autopistas, y anima implícitamente a los estadounidenses a abandonar las ciudades.

Uno de los problemas de las políticas que subvencionan la dispersión urbana es que la vida centrada en torno al automóvil impone costes medioambientales a todo el planeta. El santo patrón del ecologismo estadounidense, Henry David Thoreau, fue otro antiurbe. En Walden Pond se volvió tan «repentinamente sensible a la dulce y benévola compañía de la naturaleza», que las «imaginarias ventajas de la vecindad humana» se tornaron «insignificantes»[43]. Lewis Mumford, distinguido crítico de la arquitectura e historiador urbano, alabó el «marco como de parque»[44] de los barrios periféricos y denigró el «deterioro del medio ambiente»[45] provocado por las ciudades.

En la actualidad sabemos que los ecologistas partidarios de la vida en las afueras se equivocaban. Manhattan, el centro de Londres y Shanghái son los verdaderos amigos del medio ambiente, no las zonas periféricas. Los amantes de la naturaleza que viven rodeados de árboles y hierba consumen mucha más energía que sus homólogos urbanos, como yo mismo tuve la desagradable oportunidad de descubrir cuando, después de treinta y siete años de existencia casi completamente urbana, cometí la imprudencia de probar la vida en las afueras.

Si equiparásemos el impacto medioambiental que deja la vivienda residencial media con la huella de una bota de senderismo del 49, el impacto medioambiental de un piso de Nueva York sería como la huella de un zapato de tacón de aguja Jimmy Choo del 37. Las ciudades tradicionales liberan menos emisiones de carbono porque en ellas no hace falta recorrer grandes distancias en coche. Menos de una tercera parte de los neoyorquinos acuden al trabajo en coche, frente al 86 por ciento de los estadounidenses que viven en barrios residenciales[46]. El 29 por ciento de los usuarios de transporte público de todo el

país se concentra en los cinco distritos neoyorquinos. El consumo de gasolina de Gotham es, por un amplio margen, el más reducido per cápita de todas las áreas metropolitanas de Estados Unidos. Los datos del departamento de energía confirman que el estado de Nueva York está situado en penúltimo lugar en el consumo de energía per cápita a escala de todo el país, y en gran medida eso es consecuencia del uso de los transportes públicos en la ciudad de Nueva York.

Hay pocos eslóganes tan tontos como el mantra ecologista «Piensa de forma global y actúa de forma local». El ecologismo de calidad requiere una perspectiva mundial y una acción global, no la perspectiva estrecha de un solo barrio que trata de mantener fuera a las constructoras. Tenemos que reconocer que si tratamos de lograr que un barrio sea más verde impidiendo que se levanten nuevos edificios, es muy fácil que logremos que el mundo sea más marrón al impulsar al desarrollo a emigrar hacia zonas mucho más agresivas con el medio ambiente. Puede que los ecologistas de las costas de California hayan convertido a su región en un lugar más agradable, pero están perjudicando al medio ambiente al desviar los nuevos proyectos de construcción de las afueras de Berkeley, que tiene un clima templado y acceso fácil al transporte público, hacia los alrededores de Las Vegas, donde todo son coches y aire acondicionado. En el mundo en vías de desarrollo es mucho lo que está en juego, pues allí las pautas urbanas están mucho menos fijadas y el número de personas afectadas es mucho mayor. En la actualidad, la mayoría de los indios y los chinos siguen siendo demasiado pobres para poder permitirse un estilo de vida centrado en torno al automóvil. Las emisiones de carbono procedentes del consumo de energía en las áreas metropolitanas más verdes de Norteamérica siguen siendo diez veces superiores a las emisiones de carbono de un área metropolitana china media[47].

Pero a medida que la India y China se enriquezcan más, sus pueblos se enfrentarán a una opción que podría tener efectos

desastrosos sobre nuestras vidas. ¿Seguirán los pasos de Estados Unidos y tenderán a las zonas residenciales centradas en torno al automóvil u optarán por quedarse en entornos urbanos mucho más respetuosos con el medio ambiente? Si tanto en China como en la India las emisiones de carbono per cápita llegan a los niveles de Estados Unidos, estas aumentarán globalmente en un 139 por ciento. Si sus emisiones no superan el nivel de Francia, entonces las emisiones globales solo aumentarán en un 30 por ciento[48]. Las pautas de conducción y urbanización de estos países podrían muy bien ser las cuestiones medioambientales de mayor trascendencia del siglo XXI.

En efecto, el motivo más importante para que Europa y Estados Unidos pongan en orden sus propios asuntos ecológicos es que sin reformas será extremadamente difícil convencer a la India y a China para que empleen menos carbono. El ecologismo inteligente supone construir edificios en lugares donde causen el menor impacto ecológico. Eso significa que debemos ser más tolerantes en lo que se refiere a derribar edificios de poca altura en las ciudades para poder construir edificios altos en su lugar, y más intolerantes con los activistas que se oponen al crecimiento urbano que reduce las emisiones. Los gobiernos deberían animar a la gente a vivir en aguileras urbanas de tamaño moderado en lugar de sobornar a los compradores de viviendas para que se instalen en enormes McMansiones periféricas. Si las ideas son la divisa de nuestra época, entonces lo que decidirá nuestro destino colectivo será la construcción de viviendas adecuadas para esas ideas.

La verdad central que hay detrás del éxito de la civilización y el motivo primordial por el que existen las ciudades es la fuerza que emana de la colaboración humana. Para entender nuestras ciudades y comprender qué hacer con ellas, tenemos que aferrarnos a esas verdades y desprendernos de mitos nocivos. Tenemos que deshacernos del punto de vista según el cual ser ecológico significa vivir entre árboles y que los habitantes de las

urbes siempre han de luchar para conservar el pasado físico de una ciudad. Tenemos que dejar de idolatrar la propiedad de la vivienda, que favorece las viviendas en serie a expensas de las torres de apartamentos, y tenemos que dejar de idealizar las aldeas rurales. Deberíamos descartar el punto de vista simplista según el cual unas mejores comunicaciones de largo recorrido reducirán nuestro deseo de estar cerca los unos de los otros. Para empezar, hemos de liberarnos de nuestra tendencia a ver en las ciudades ante todo sus edificios, y recordar que la ciudad verdadera está hecha de carne, no de hormigón.

CAPÍTULO 1

¿QUÉ FABRICAN EN BANGALORE?

Dentro del parque empresarial de Bangalore, que lleva el nombre, muy acertado, de Global Village, está el campus de MindTree, rodeado por altos setos de árboles y arbustos. Del otro lado de esa frondosa barrera las calles rebosan de vendedores ambulantes, motocarros y la energía de la caótica vida urbana. Tras ella brotan elegantes edificios rodeados de cuidados jardines, y se respira una sensación de paz entre palmeras, vidrio y piedra gris. MindTree es una de las muchas empresas de tecnología de la información triunfadoras de Bangalore. Subroto Bagchi, que recorre el campus vestido con inmaculadas zapatillas de deporte de color marfil y un polo, es uno de sus cofundadores. Bagchi tiene aspecto de magnate de Silicon Valley, habla como un gurú de la administración de empresas, y parece encontrarse igualmente a sus anchas entre inversores de Singapur, ingenieros de *software* de las regiones más pobres de la India o hasta con un profesor de Harvard poco dotado para la interacción social.

La mentalidad abierta de Bagchi se refleja en la planta abierta del complejo de su empresa, que anima a sus empleados a mezclarse unos con otros. Toda la plantilla se reúne en el tejado para la comida de bufé y para contemplar la extensión de una de

las ciudades más productivas de Asia. Las nuevas empresas más pequeñas de la ciudad están ubicadas en espacios menos impolutos, a veces en pisos abarrotados en viejos edificios de vecindarios hacinados. En esos entornos menos formales, se ve un ordenador aquí, otro allá, y a veces un colchón en una esquina para los que se quedan trabajando hasta tarde. Pero por muy distinto que sea el espacio de oficina, las nuevas empresas con poco dinero y las empresas informáticas consagradas comparten la misma asombrosa energía y la misma voluntad de vender sus productos en todo el mundo.

Las pobres carreteras y la débil red eléctrica de la India complican la existencia a las grandes empresas industriales, y eso explica por qué el país parece haber brincado directamente de la agricultura a las tecnologías de la información. Todo aquel que construya una gran fábrica y emplee a trabajadores no cualificados tiene que lidiar con los poderosos sindicatos indios[1]. El negocio de las tecnologías de la información padece menos por esta clase de limitaciones. En el mundo de la informática los sindicatos escasean, las ideas no necesitan carreteras para pasar de un continente a otro y cualquier empresa de Internet consolidada puede costearse un generador de apoyo.

Hoy en día, en la India rural se sigue pasando mucha hambre, pero el empresario de *software* se ha sumado al campesino famélico y al brahmán con conciencia de casta en la lista de estereotipos indios. Ruban Phukan es uno de los empresarios de Internet de Bangalore, y su trayectoria ilustra cómo Bangalore educa y alienta a las personas jóvenes con talento. Se crió en Guwahati, en la India oriental, lejos de Bangalore, y luego estudió en el Colegio Regional de Ingeniería de Karnataka. En 2001, se convirtió en el empleado número quince de Yahoo! en Bangalore, donde estudió los motores de búsqueda de la competencia. En Yahoo! conoció a un socio y gracias a las acciones de Yahoo! obtuvo suficiente liquidez como

para convertirse en empresario.

En 2005 fundó www.bixee.com (que debería pronunciarse como *big sea),* un motor de búsqueda de empleo indio que reúne información de distintos sitios web como monster.com. Phukan y su socio diseñaron su *software* con poquísimo dinero, después se lo vendieron a MIH Holdings por una suma considerable (para Bangalore)[2]. Según una agencia de *ranking,* en 2010 Bixee tuvo más de 100.000 visitantes cada día. En MIH, Phukan trabajó para desarrollar ibibo.com, un sitio de redes sociales y de *video-sharing* que permite a la gente exhibir su talento y a los productores de Bollywood mostrar sus películas[3]. Desde entonces ha dejado MIH para dedicarse a desarrollar nuevo *software* de medios sociales[4].

En el siglo XIX, ciudades como Buenos Aires y Chicago hicieron de conducto para la carne de vacuno y trigo entre distintos continentes. En la actualidad, Bangalore es un punto de transmisión de ideas, un centro de instrucción urbano en el que las empresas privadas forman a miles de jóvenes indios como Phukan. Las nuevas tecnologías han facilitado la comunicación entre la sede de Yahoo! en Silicon Valley y una filial de Bangalore, pero el hecho de que las comunicaciones internacionales se hayan vuelto más sencillas no ha tumbado a la India. La globalización ha conducido a que algunas ciudades, como Bangalore, se hicieran mucho más importantes y tuvieran mucho más éxito que otras. Si se hubiera quedado en Guwahati, Phukan jamás habría podido convertirse en empresario de *software*.

Puertos de entrada intelectual: Atenas

Más de 2.500 años antes de que Ruban Phukan comenzase a trabajar para Yahoo! en Bangalore, las ciudades ya eran puentes

entre culturas. Los puertos del río de la Perla, las ciudades de la Ruta de la Seda y otros antiquísimos puertos francos imperiales animaron a los viajeros de todo el mundo a encontrarse e intercambiar ideas. La gran danza de las civilizaciones, que permitió que el conocimiento viajara de Oriente a Occidente, se produjo en gran medida en las ciudades. Bangalore no es sino el local más reciente donde se celebra esa danza ancestral.

Atenas no era precisamente el centro intelectual del mundo en el siglo VI a. C. [5]. Los pensadores griegos más estimulantes vivían en Asia Menor, en los confines de la diáspora griega, donde aprendieron de las civilizaciones más antiguas del Próximo Oriente[6]. En Mileto, un puerto lanero de Turquía Occidental, apareció el primer filósofo, Tales[7], y el padre del urbanismo europeo, Hipódamo, cuyos planes, casi de retícula, sirvieron de modelo a los romanos y a un sinfín de otras ciudades desde entonces[8].

Atenas creció gracias al comercio de vino, aceite de oliva, especias y papiro[9]. La ciudad asentó su poder encabezando la resistencia griega ante las invasiones persas, que ya habían devastado urbes como Mileto[10]. Del mismo modo en que los escritores y artistas de una Europa devastada por la guerra se vieron atraídos por la opulenta y bulliciosa ciudad de Nueva York después de la Segunda Guerra Mundial, la Atenas del siglo V a. C. atrajo a las mentes más brillantes de una Asia Menor devastada por la guerra[11]. Hipódamo vino de Mileto a diseñar el puerto de la ciudad[12]. Otros vinieron a dar clases particulares a los atenienses acaudalados. La primera generación de eruditos atenienses influyó después sobre sus amigos y discípulos, como Pericles y Sócrates. Este ideó sus propias innovaciones e instruyó a Platón, que a su vez instruyó a Aristóteles.

Esa extraordinaria época no solo presenció el nacimiento de la filosofía occidental, sino también del teatro y de la historia, a medida que artistas y estudiosos de todo el mundo mediterráneo

convergían en un mismo punto, que les proporcionó proximidad y libertad para compartir sus ideas[13]. Atenas floreció debido a pequeños y aleatorios acontecimientos que luego se multiplicaron por medio de la interacción urbana. Una persona inteligente conocía a otra y así saltaba la chispa de una nueva idea. Esa idea inspiraba a otra persona, y de repente había sucedido algo verdaderamente importante. La causa última del éxito de Atenas puede parecer misteriosa, pero el proceso es diáfano. Las ideas se comunican de una persona a otra en el seno de densos espacios urbanos, y a veces esos intercambios engendran prodigios de creatividad humana.

El saber griego se conservó y se desarrolló durante casi un milenio en los centros del mundo clásico, como Alejandría, Roma y Milán, así como en las ciudades de Persia y el norte de la India, donde los sucesores de Alejandro Magno establecieron las monarquías helenísticas. Las ciudades romanas de Europa Occidental —Londres, Marsella, Tréveris, Tarragona— eran maravillas de la época y llevaron la civilización a lugares antes salvajes. La ingeniería romana hizo viables las ciudades al cubrir una de las grandes necesidades urbanas: agua limpia.

Sin embargo, aunque el Imperio Romano duró mucho (mucho más que el Imperio Británico o, de momento, que la república estadounidense), acabó sucumbiendo a la decadencia y a una oleada de invasiones externas. En el siglo v, todavía parecía posible que los bárbaros que conquistaron Roma dejasen intactas sus áreas urbanas. Muchos de ellos, como Teodorico, eran conscientes de las ventajas de ciudades como Rávena[14]. Sin embargo, pese a que los godos, hunos, vándalos y burgundios fueron lo suficientemente poderosos como para destruir el Imperio Romano, no fueron lo bastante poderosos como para mantener y proteger sus carreteras y sus infraestructuras, y sin redes de transporte que funcionen bien para que circulen por ellas el agua y los alimentos las ciudades mueren de inanición[15].

El mundo urbano del Imperio Romano, que tanta cultura y tecnología había producido, dio paso al estancamiento rural. A medida que las ciudades desaparecían, el conocimiento retrocedía. Las ciudades romanas apreciaban el saber, mientras que el mundo de los guerreros y campesinos rurales valoraba más un brazo fuerte que una mente formada. En el apogeo del poderío romano, Europa se encontraba en la frontera tecnológica del mundo, como digno competidor de las sociedades avanzadas de China y la India. En los siglos posteriores a la caída de Roma, no habría sido posible defender de ninguna manera la eminencia europea. Durante el siglo VIII, Carlomagno, el amo de Europa, entró en contacto con Harún al-Rashid, califa del mundo islámico. El monarca franco era un señor de la guerra semianalfabeto, mientras que su homólogo árabe era el supremo señor, fino y cortés, representante de una civilización sofisticada[16]. En las grandes metrópolis de Asia, la proximidad urbana impulsaba a la humanidad hacia delante mientras la Europa rural permanecía estancada.

Hace mil años, en Europa solo había cuatro ciudades de más de 50.000 habitantes, y una de ellas era Constantinopla, último vestigio del poderío romano[17]. Las otras tres (Sevilla, Palermo y Córdoba) eran musulmanas[18]. Los califatos islámicos, que se extendían de Persia a Portugal, crearon una red comercial que intercambiaba bienes e ideas a lo largo de enormes distancias, y bajo la protección de poderosos emires y califas surgieron grandes ciudades[19]. Bajo sus auspicios, comenzó hace 1.200 años un renacimiento, no en Italia, sino en las ciudades árabes. Allí los eruditos islámicos asimilaron el conocimiento griego, indio y hasta chino. Con el tiempo, esas ciudades transmitieron sus conocimientos a Occidente.

La Casa de la Sabiduría de Bagdad

Tanto en la Atenas del siglo v como en el Nueva York del siglo xx, los pensadores independientes innovaban mediante la competencia y la colaboración en un mercado libre de ideas. Sin embargo, en el mundo islámico, los gobernantes creaban vínculos intelectuales por decreto imperial. Los califas abasíes establecieron su capital en Bagdad, a unos ochenta kilómetros al norte de la antigua Babilonia, y quisieron adornar la nueva ciudad con maravillas físicas y humanas[20]. Coleccionaban eruditos como si se tratara de joyas valiosas y acabaron reuniendo aquellas mentes en la Casa de la Sabiduría, una especie de instituto de investigación cuya primera tarea era importar el conocimiento universal y traducirlo al árabe[21]. Allí los eruditos tradujeron, entre otras muchas obras, los *Aforismos* de Hipócrates, la *República* de Platón, la *Física* de Aristóteles, el Antiguo Testamento y el *Sindhind,* un compendio del saber matemático hindú[22]. A comienzos del siglo ix, Al-Khwarizmi se inspiró en el *Sindhind* para fundar el álgebra, al que dio nombre[23]. Al-Khwarizmi también introdujo las cifras indias en el mundo árabe. El filósofo Yusuf al-Kindi escribió uno de los primeros tratados de ecología, y logró hacer compatible la filosofía griega con la teología islámica[24]. Los conocimientos médicos llegaron a Bagdad de la mano de los persas[25], y fueron prisioneros de guerra chinos los que introdujeron la fabricación de papel[26]. A lo largo de una era dorada que duró seis décadas, una sucesión de innovaciones brillantes convirtió a Bagdad en el centro intelectual de Oriente Medio y posiblemente del mundo entero.

En la era medieval, el saber oriental fue abriéndose paso lentamente hacia Occidente a través de las ciudades europeas. A lo largo de toda la Edad Media, Venecia, el mayor puerto oriental de Italia, sirvió de puerta de entrada no solo para las especias, sino también para las ideas[27]. Cuando los españoles reconquistaron Toledo en 1085, los eruditos cristianos pudieron

acceder a su biblioteca y traducir sus clásicos al latín[28]. Trece años después, los cruzados tomaron Antioquía, lo que permitió a los traductores europeos acceder a la colección de textos médicos y científicos de esa ciudad[29]. En las ciudades islámicas de España, las mayores áreas urbanas de Europa Occidental, se redescubrieron textos antiguos que volvieron a traducirse y a transmitirse a la cristiandad[30]. Esos textos llegaron a las nuevas universidades de Padua y de París, donde un número creciente de europeos, como Alberto Magno y su discípulo Tomás de Aquino, se sirvieron de la filosofía griega e islámica[31].

Poco a poco, Europa llegó a ser más segura y más próspera, y poco a poco sus ciudades volvieron a crecer. A medida que Europa volvía a urbanizarse y el ritmo de innovación en el continente aumentaba, las mentes del mundo medieval se comunicaron entre sí. En los monasterios, los monjes benedictinos descubrieron de nuevo los beneficios de la proximidad intelectual. Recuperaron textos clásicos y experimentaron con innovaciones agrícolas como el molino de agua[32]. Los mercaderes se congregaron en ferias de muestras que presentaban algunas de las ventajas de la aglomeración urbana sin la infraestructura fija y vulnerable de estas[33]. Andando el tiempo, surgieron centros neurálgicos como Brujas y Florencia, que crecieron como focos de conocimiento y comercio, protegidos por contingentes de artesanos armados o mercenarios[34].

Muchos factores contribuyen a explicar el auge de Occidente —el desarrollo del poderío y la tecnología militar a través de continuas guerras, la dolorosa conquista de la inmunidad frente a enfermedades contagiosas a través de siglos de exposición a ellas, la consolidación de poderosos Estados-nación—, pero las ciudades comerciales en expansión de Italia, Inglaterra y los Países Bajos fueron un factor fundamental. El desarrollo de ciudades dirigidas por comerciantes fue considerablemente

mayor que el desarrollo de ciudades dirigidas por príncipes y monarcas[35]. Esas urbes densamente pobladas fueron núcleos de innovación y nodos de una red comercial global que atrajo los conocimientos de Oriente[36]. Las ciudades comerciales formularon las normas legales tocantes a la propiedad privada y el comercio por las que todavía hoy nos regimos[37]; la revuelta que comenzó en las ciudades comerciales y laneras de los Países Bajos estableció en Holanda la primera república moderna[38]. Las ciudades comerciales y las compañías comerciales fueron directamente responsables de muchas de las victorias militares (desde la caída de Constantinopla en 1204 hasta la batalla de Plassey 553 años después) que establecieron la hegemonía de Europa Occidental sobre el resto del mundo.

A la larga, los occidentales superaron a los asiáticos en el desarrollo y aplicación de lo que en un principio habían sido ideas chinas, como la imprenta y la pólvora. En el siglo XVIII, la tecnología y el pensamiento occidentales dominaban ya el mundo. Poco a poco, el saber europeo comenzó a desplazarse hacia Oriente, y las ciudades fueron una vez más los puntos a través de los que pasaba el conocimiento.

Aprender en Nagasaki

A mediados del siglo XIX, el poderío militar europeo había demostrado su superioridad tecnológica sobre la mayor parte de Asia, pero existía un país, Japón, que seguía siendo casi completamente independiente del control europeo. Cuando en 1853 se presentaron ante sus costas navíos estadounidenses, Japón aceptó abrirse al comercio con el extranjero, pero sin dejar de obedecer más o menos a sus propias condiciones, y en menos de cuarenta años dominó a fondo los métodos occidentales y se convirtió en una formidable potencia

mundial[39]. Entre 1894 y 1910, los japoneses sometieron a los chinos, igual que si se hubiera tratado de una potencia colonial europea, derrotaron a Rusia y conquistaron Corea[40]. A mediados del siglo XX, los japoneses estaban construyendo barcos y aviones tan buenos como los de sus homólogos estadounidenses, y a veces mejores[41]. ¿Cómo lograron los japoneses alcanzar tan rápidamente a Occidente?

Una de las respuestas a esta pregunta reside en una ciudad: Nagasaki. Los primeros contactos entre Japón y Occidente se produjeron allí en 1543, cuando barcos portugueses atracaron en la vecina isla de Tanegashima[42]. A lo largo de los 300 años siguientes, Nagasaki se convirtió en el conducto de toda la tecnología occidental que entraba en Japón[43]. La política xenófoba japonesa de concentrar a los extranjeros en un solo punto facilitó a los japoneses el acceso al saber occidental. En 1590, unos jesuitas portugueses establecieron en Nagasaki la primera imprenta metálica del este de Asia[44]. Cuarenta y seis años después, los jesuitas fueron expulsados por sus intromisiones políticas y su proselitismo religioso, y su lugar fue ocupado por la Compañía Holandesa de las Indias Orientales, que jamás dejó que tales cosas se interpusieran en el camino de una oportunidad de hacer negocios rentables[45].

Sin embargo, los holandeses no tardaron en dar a sus anfitriones algo más que el comercio. La medicina occidental entró en Japón en la década de 1640, cuando los altos funcionarios y hasta el mismo sogún buscaban los cuidados del médico residente de la Compañía de las Indias Orientales[46]. Pronto empezó a formarse y a titularse a estudiantes japoneses en Nagasaki, y así fue cómo se introdujeron las técnicas médicas occidentales en Japón[47]. A comienzos del siglo XIX, un médico japonés llevó a cabo la primera intervención quirúrgica de la historia con anestesia general. La operación, una mastectomía, siguió procedimientos europeos, con la salvedad de que el médico utilizó una mezcla de hierbas orientales para provocar la

inconsciencia en la paciente[48]. Al combinar los conocimientos de Oriente y Occidente, los japoneses se habían adelantado en el campo de la medicina, y a los europeos les costaría cuarenta años ponerse al día.

Además de la medicina occidental, los holandeses trajeron a los japoneses telescopios, barómetros, cámaras oscuras, linternas mágicas y hasta gafas de sol a través de Nagasaki[49]. En 1720, un sogún curioso empezó a permitir los libros occidentales en Japón[50]; su interés por Occidente también condujo a la «gradual consagración de Edo [la actual Tokio] como nuevo centro de Estudios Holandeses». Cuando las cañoneras estadounidenses aparecieron en 1853, los japoneses pudieron ponerse rápidamente al día de sus nuevos adversarios porque disponían de muchos ingenieros formados en «Estudios Holandeses»[51]. En 1855, los holandeses entregaron a los japoneses su primer barco de vapor, que residiría en la nueva Estación de Formación Naval de Nagasaki[52]. Cuando los japoneses comenzaron a copiar agresivamente las técnicas militares occidentales, Nagasaki siguió siendo el puerto de entrada tanto del conocimiento como de los bienes. En menos de cien años, ese saber militar y tecnológico permitió a Japón conquistar gran parte de Asia y sorprender a la marina estadounidense en Pearl Harbor.

Cómo se produjo el *boom* de Bangalore

Desde la Atenas clásica pasando por el Bagdad del siglo VIII hasta llegar a Nagasaki, las ciudades siempre han sido la forma más efectiva de transmisión del saber entre civilizaciones. No se trata de una simple casualidad. La proximidad urbana permite a las culturas entrar en contacto reduciendo la maldición de la complejidad de la comunicación; en otras palabras, la

posibilidad de transmitir un mensaje confuso aumenta con la cantidad de información transmitida. Transmitir un simple sí o no es fácil, pero es mucho más difícil enseñarle a alguien astrofísica o teoría económica.

La comunicación entre culturas siempre es complicada y en la traducción siempre se pierde algo. Las nuevas ideas procedentes de nuevos continentes pueden ser tan distintas de nuestro saber actual que tengamos que dar gigantescos saltos intelectuales, lo que invariablemente significa que necesitaremos mucha asistencia y asesoramiento. Puede que comprendamos el contexto de las ideas en nuestra sociedad, pero muchas veces vamos a la deriva al enfrentarnos a pensamientos que proceden de una sociedad totalmente distinta, como los traductores del *Sindhind,* que no comprendían la matemática euclidiana que subyacía a dicha obra.

Las ciudades y la interacción cara a cara que estas fomentan son herramientas que reducen la maldición de la complejidad comunicativa. Largas horas frente a frente permiten a los interlocutores asegurarse de que se han entendido. Es fácil ofender sin querer a un miembro de otra cultura, pero una sonrisa cálida puede suavizar conflictos que de lo contrario podrían dar paso a furibundos intercambios de correos electrónicos. En ciudades como Nagasaki, Bagdad o Bangalore, especializadas en comunicaciones internacionales, surgen expertos en la importación de información. Tales ciudades son lugares convenientes para que los extranjeros se familiaricen con la ciencia, el arte y el comercio de la sociedad anfitriona, y viceversa.

El éxito de ciudades como Bangalore no es solo una cuestión de comunicaciones internacionales. Esas ciudades crean un círculo virtuoso en el que los dadores de empleo se sienten atraídos por la gran reserva de empleados en potencia y en el que la abundancia de empleadores potenciales atrae a los trabajadores. Así que las empresas acuden a Bangalore por los

ingenieros, y los ingenieros acuden por las empresas. La escala urbana también facilita que los trabajadores pasen de un empleo a otro. En las industrias muy emprendedoras, los trabajadores prosperan dando el salto de unas industrias a otras. La gente joven se hace más productiva y recibe mejores salarios según va cambiando de empresas y adquiriendo nuevos conocimientos. La abundancia de empleadores locales también ofrece un seguro tácito contra el fracaso de las nuevas empresas. En Bangalore siempre habrá otra empresa de *software*. Es más, las concentraciones densas de talento empresarial fomentan el desarrollo de las industrias emparentadas, caso de los inversionistas de capital riesgo que trabajan cerca de Silicon Valley.

Las fuerzas que imponen la concentración en una sola ciudad están claras, pero los motivos por los que una ciudad en particular emerge como centro de transmisión de información no resultan tan evidentes. ¿Por qué, de todas las ciudades indias, es Bangalore la que ocupa esta posición? Bangalore tiene un clima relativamente benigno, más seco que el de Bombay y mucho menos agobiante que el de Delhi[53]. La fuente de la vitalidad de Bangalore no es la geografía, sino el conocimiento. Un núcleo inicial de pericia ingeniera atrajo a empresas como Infosys, y así nació un círculo virtuoso en el que empresas y trabajadores inteligentes se congregan en Bangalore para estar cerca unos de otros.

Poca gente ha sacado mayor provecho de la proximidad de Bangalore que los tres multimillonarios de Infosys de la ciudad. Infosys fue fundada en 1981 y se trasladó a Bangalore en 1983[54]. En el verano de 2008, la empresa tenía cerca de 100.000 empleados, y su capitalización bursátil superaba los 30.000 millones de dólares. La Infosys actual es un fenómeno globalizado, que realiza importantes operaciones en *software,* servicios bancarios y consultoría de negocios. Esencialmente, Infosys vende inteligencia (la suministren seres humanos o

máquinas) a la velocidad del rayo alrededor del mundo, y se toma en serio los conocimientos de sus empleados, pues educa cada año a miles de personas en su centro de formación de Mysore. Menos del 2 por ciento de los solicitantes de empleo de Infosys consigue acceder a una plaza en ese centro de formación, y eso lo convierte en un lugar mucho más competitivo que cualquier escuela de la Ivy League[55].

Narayana Murthy, uno de los fundadores de Infosys, se licenció en Ingeniería por la Universidad de Mysore y el Instituto Indio de Tecnología en Kanpur. Pero es posible que fuera en Patni Computers, durante la década de 1970, donde Murthy asimiló sus conocimientos más valiosos. Patni era una empresa especializada en comercialización, uno de los primeros conectores entre Estados Unidos y la India, y los indios que la fundaron habían vivido en Norteamérica. Vieron las oportunidades para el *software* indio y abrieron una trastienda en Pune. Murthy trabajó allí con otros seis fundadores de Infosys, donde aprendieron a ligar el talento indio a los mercados estadounidenses.

En 1981 Murthy y sus socios abandonaron Patni para fundar su propia empresa de venta de *software* a clientes extranjeros. Murthy pidió 250 dólares prestados a su esposa para cubrir gastos. En 1982, consiguieron su primer cliente estadounidense, una empresa de *software*. En 1983, se trasladaron a Bangalore para suministrar *software* a un fabricante alemán de bujías que se había establecido allí en 1954 y que quería que Infosys estuviera cerca para que la información fluyera con facilidad entre las dos empresas. A Infosys también le atraía Bangalore porque cerca de la ciudad había escuelas de Ingeniería de primera.

Durante los últimos veinticinco años, Infosys ha abierto oficinas en Estados Unidos, Canadá, Hispanoamérica y Europa, pero su centro sigue estando en Bangalore. El auge de Infosys parece insinuar que la distancia ha muerto, pero eso se puede interpretar con la misma facilidad como una prueba de que la

cercanía es más importante que nunca. Al concentrar tanto talento en un mismo lugar, Bangalore facilita los negocios entre empresarios indios y extranjeros, sean de St. Louis o de Shanghái. Puede que Bangalore sea más afortunada que cualquier otra ciudad hindú, pero solo porque su fortuna se la ha labrado ella misma. Debido a decisiones que tomaron hace mucho tiempo los maharajaes de Mysore y sus ministros, en la actualidad abundan los ingenieros. Mysore tiene una larga tradición de asimilación de nuevas tecnologías. Durante el siglo XVIII, el sultán infligió a los británicos una terrible derrota con ayuda de cañones importados manejados por marineros no menos importados. Entre los principados que componían el Imperio Británico en la India, Mysore destacó por su competencia, pero el más espabilado de sus líderes fue sir Mokshagundam Visvesvaraya, o sir MV, que fue primer ministro de este estado a comienzos del siglo XX.

Sir MV nació a unos cincuenta y seis kilómetros de Bangalore y cursó sus estudios secundarios en dicha ciudad. Tras una ilustre carrera como ingeniero de caminos, regresó a Bangalore y en 1908 se convirtió en primer ministro de Mysore. Junto con el maharajá, que no solo era inmensamente rico sino además asombrosamente progresista, sir MV impulsó un programa de modernización radical que incluía presas, hidroelectricidad, acerías y, lo más importante, escuelas. El lema de sir MV era «industrializar o morir», pero en lugar de limitarse a impulsar grandes proyectos de construcción, insistió en la educación, necesaria para sacar adelante los proyectos de forma eficiente. Las infraestructuras acaban volviéndose obsoletas, pero la educación perdura, ya que una generación inteligente educa a la siguiente.

En Estados Unidos y Europa, la industrialización rara vez fomentó la educación. Gran parte del atractivo de las fábricas, tanto para sus propietarios como para los trabajadores, residía en que estas no empleaban a artesanos, sino a trabajadores no

cualificados. Sin embargo, para sir MV, la industrialización significaba formar a los ingenieros que iban a poder importar tecnología de Occidente, igual que había hecho él. Fundó tanto la Universidad de Mysore como el Colegio de Ingenieros de Bangalore, que en la actualidad lleva su nombre. De esos centros surgió un grupo de ingenieros que sigue en activo hoy.

A mediados del siglo XX, Mysore estaba completamente industrializada. Su gobierno proempresarial atrajo a Bangalore a Hindustan Aeronautics Limited, Hindustan Machine Tools, Bharat Heavy Electricals y a Indian Telephone Industries. También atrajo al fabricante alemán de bujías que más tarde llevó Infosys a Bangalore. Aquellas primeras empresas fueron importantes no porque el futuro de Bangalore estuviese en la industria pesada (no lo estaba), sino porque nutrieron al grupo de ingenieros. A partir de 1976, Bangalore también preparó el terreno para su preponderancia en tecnologías de la información lanzando un programa exhaustivo de mejora de carreteras, el suministro eléctrico y otros servicios públicos.

Estudios y éxito urbano

Las razones que llevan a una ciudad a triunfar tienen mucho más que ver con su capital humano que con sus infraestructuras físicas. En Estados Unidos, para estimar el nivel de formación de una localidad se suele recurrir al porcentaje de población que tiene un título universitario, aunque hay que reconocer que a escala individual se trata de una vara de medir imperfecta. Emplear los títulos universitarios como sistema de medida convertiría a Bill Gates, sin duda una de las personas con más talento del planeta, en un indocumentado. Sin embargo, a pesar de su tosquedad, no existe ninguna otra forma de medida mejor para explicar la prosperidad urbana reciente. Un aumento en un

10 por ciento de la población adulta de una determinada zona con licenciaturas obtenidas en 1980 permite pronosticar un 6 por ciento más de crecimiento de los ingresos entre 1980 y 2000[56]. A medida que la proporción de la población que tiene títulos universitarios aumenta en un 10 por ciento, el producto metropolitano bruto per cápita se incrementa en un 22 por ciento[57].

La gente acude a las áreas donde abunda el empleo cualificado debido a los mayores ingresos, y el estado de la educación en 1970 contribuye de forma impresionante a explicar qué ciudades, entre las más antiguas y más frías de Norteamérica, lograron reinventarse con éxito. Entre 1970 y 2000, la población de los condados en los que más del 10 por ciento de la población adulta tenía títulos universitarios creció en un 72 por ciento, mientras que la población de las zonas en las que los tenía menos del 5 por ciento de la población creció en un 37 por ciento[58].

Vivimos en una era de expertos, en la que los ingresos y la formación están estrechamente ligados. Para cada trabajador, un año extra de estudios suele plasmarse en un 8 por ciento más de ingresos[59]. De media, y para toda la población de un país, ese año extra se asocia a un incremento de más de un 30 por ciento en el producto interior bruto per cápita. La asombrosa correlación entre la educación y el PIB de un país quizá refleje lo que los economistas denominan externalidades del capital humano, término que designa el hecho de que la gente es más productiva cuando trabaja con otras personas cualificadas[60]. Cuando en un país aumenta el nivel de educación, sus ciudadanos se benefician tanto del efecto directo de su propio aprendizaje extra como de los beneficios procedentes de que toda la gente que les rodea esté más cualificada.

En el mundo desarrollado, el vínculo entre formación y productividad urbana se ha ido haciendo cada vez más marcado desde la década de 1970[61]. En aquella época, en las

localidades con menor nivel de formación, llenas de trabajadores fabriles con sueldos altos y sindicatos poderosos, solía ganarse más que en las áreas con un nivel mayor de formación. En 1970, los ingresos per cápita eran más altos en zonas industriales como Cleveland o Detroit que en áreas metropolitanas con mayor educación, como Boston y Mineápolis. Durante los últimos treinta años, sin embargo, las ciudades industriales con menores niveles de formación han decaído, mientras que las ciudades productoras de ideas y mayores niveles de formación han prosperado. En 1980, los varones que habían asistido a la universidad durante cuatro años ganaban alrededor de un 33 por ciento más que los que habían dejado los estudios después de la enseñanza secundaria, pero a mediados de la década de 1990 esa disparidad en los ingresos había llegado hasta casi un 70 por ciento[62]. Durante los últimos treinta años, la sociedad estadounidense se ha vuelto menos igualitaria, en parte porque el mercado recompensa cada vez más a la gente con más formación.

Pese a que nadie discute el marcado incremento del valor de la formación, existen teorías rivales sobre por qué se ha vuelto más valiosa. Existe una escuela de pensamiento que subraya el papel del cambio tecnológico. Determinadas nuevas tecnologías, como los ordenadores, han incrementado los beneficios de tener una formación mayor. Otras nuevas tecnologías, como los robots en las fábricas de automóviles, han reducido la necesidad de mano de obra no cualificada[63]. No solo las propias tecnologías, sino también el ritmo de la evolución tecnológica, favorecen a los titulados. Existen muchos estudios que demuestran que la gente formada se adapta mejor a circunstancias nuevas, como la introducción del maíz híbrido y los ordenadores[64]. Al igual que a las personas cualificadas, también parece que a las ciudades cualificadas se les da mejor reinventarse en tiempos volátiles.

Una segunda escuela de pensamiento hace hincapié en el

papel del comercio internacional y la globalización. De acuerdo con este punto de vista, la reducción en los costes del transporte posibilitó la externalización de la mano de obra menos cualificada[65]. En tiempos, los fabricantes de coches de Detroit gozaban poco menos que de un monopolio sobre las compras de automóviles en Estados Unidos, pero en la actualidad esas empresas se enfrentan a una dura competencia por parte de Japón, Europa y Corea, y eso dificulta mucho el mantenimiento de salarios elevados para los trabajadores menos cualificados.

Por supuesto, también se están externalizando empleos más cualificados. Ese es uno de los motivos del éxito de Bangalore. Sin embargo, y al menos hasta la fecha, los norteamericanos y europeos cualificados parecen haber sacado más partido de la capacidad de jugar en el mercado mundial del que han perdido a raíz de la competencia extranjera. La gente mejor formada de los países ricos ha prosperado vendiendo sus ideas al mundo entero y utilizando el trabajo del resto del mundo para fabricar sus inventos a un precio más barato. Los productores de *software* de Bangalore no han condenado a Silicon Valley a la obsolescencia. Al contrario, al abaratar la producción de *software*, han facilitado el desarrollo de la investigación en Silicon Valley.

El auge de Silicon Valley

El centro de tecnología de la información más importante de Estados Unidos se encuentra en el condado de Santa Clara, California, más conocido para la mayoría de nosotros como Silicon Valley. Al igual que Bangalore, Silicon Valley accedió a esa posición gracias a que cultivó su fortuna invirtiendo en educación. Hace un siglo, cuando Nueva York y Nagasaki eran ciudades antiguas, los ordenadores no existían, y el condado de

Santa Clara estaba lleno de huertos y granjas. Esta comunidad agrícola se convirtió en una de las capitales mundiales de la alta tecnología porque un magnate del ferrocarril, el senador Leland Stanford, decidió construir una universidad en su granja de caballos de 3.200 hectáreas[66].

Fundar universidades, como criar caballos, era una de las formas que tenían los millonarios decimonónicos de gastar su dinero sobrante. En mi diploma de la Universidad de Chicago aparece en letras doradas el nombre del fundador de la era dorada del centro, John D. Rockefeller. Pero mientras que lo que Rockefeller tenía en mente era una universidad baptista y contrató a un clasicista como presidente, Leland Stanford inauguró Stanford declarando que «la vida es fundamentalmente práctica, y estáis aquí para formaros con vistas a una carrera provechosa»[67]. Lo que buscaba era líderes comprometidos con el mundo real, con el desarrollo del Oeste de Estados Unidos y con la difusión del conocimiento útil.

El primer gran lanzamiento de alta tecnología de Stanford tuvo sus orígenes en el genio no cultivado de Francis McCarty, el hijo del cochero jefe del senador Stanford. McCarty dejó los estudios a los doce años para trabajar como aprendiz de electricista. En 1904, a los dieciséis años, había diseñado un transmisor de chispa capaz de transportar una voz a once kilómetros por encima del agua. McCarty no fue el primero en transmitir palabras por radio, pero poco le faltó, y su brillantez le permitió obtener respaldo financiero. McCarty falleció trágicamente en 1906, cuando se golpeó la cabeza contra un poste de teléfonos en un accidente de tráfico. Aún no había cumplido los dieciocho años[68].

Sin embargo, sus patrocinadores no habían perdido el apetito por la radio, y pidieron a un profesor de Ingeniería de Stanford que recomendase un sustituto apropiado. El profesor les sugirió a Cyril Elwell, un brillante alumno de Stanford cuya tesis había versado sobre la soldadura eléctrica. Elwell demostró ser un

buen candidato. Trabajó durante un año en el diseño de McCarty y concluyó que no podía ofrecer un servicio de telefonía fidedigno[69]. Sin embargo, en lugar de abandonar, Elwell optó por una tecnología aún más novedosa: el transmisor por arco de Valdemar Poulsen. Tomó un barco a Copenhague y regresó a Palo Alto con un transmisor Poulsen. Con el respaldo financiero del presidente de Stanford, Elwell fundó la compañía Poulsen Wireless Telephone and Telegraph, que pronto sería rebautizada como la Federal Telegraph Corporation[70].

La FTC fue la empresa pionera de la industria de la radio en Silicon Valley, y atrajo talento y dio lugar a tantas empresas emparentadas. Lee De Forest, el inventor del transmisor audión, llegó a FTC en 1910, cuando quebró su propia empresa. Allí diseñó la primera válvula de vacío[71], una pieza fundamental de la tecnología de la radio hasta el año 1947, cuando otro producto de Palo Alto, William B. Shockley, encabezó el grupo que inventó su sustituto, el transistor[72]. Incluso después de que De Forest se marchara, FTC prosperó gracias a los contratos con la Armada y el acceso a los brillantes alumnos de Stanford[73]. El primer doctorado en ingeniería eléctrica de Stanford fue otorgado sobre la base del trabajo realizado en FTC[74].

Al igual que empresas posteriores de Silicon Valley, FTC engendró una progenie distinguida. Dos daneses que habían venido a Palo Alto para ayudar con el transmisor de arco se marcharon para fundar Magnavox[75]. Otro empleado de FTC inventó el primer detector de metal y fundó Fisher Research Laboratories[76]. Industrias Litton, que se convirtió en una gran empresa produciendo válvulas de vacío para el ejército durante la Segunda Guerra Mundial, fue otro retoño más de FTC.

Ahora bien, ningún empleado de FTC hizo más por convertir Silicon Valley en lo que es hoy que Frederick Terman, que entró en contacto con la empresa siendo un niño y trabajó allí durante los veranos mientras terminaba sus estudios

universitarios[77]. Su padre era un profesor de Stanford especializado en niños superdotados como su hijo. Terman padre se hizo célebre por diseñar la prueba de cociente intelectual Stanford-Binet. El joven Terman estudió en Palo Alto High y Stanford, y en 1924 se marchó al este para licenciarse en Ingeniería Eléctrica por el Massachusetts Institute of Technology (MIT). En Stanford, donde ejerció durante cuarenta años como profesor, decano de ingeniería y rector, se convirtió en toda una institución, pero su máxima hazaña fue convertir Palo Alto en el centro de la industria informática.

Una de las ventajas de las que goza una universidad rodeada de huertos es la abundancia de tierra disponible, y a Terman se le ocurrió la idea de inaugurar un parque industrial al lado mismo de Stanford. Su visión, que serviría de inspiración a grupos de expertos en tecnología en Bangalore y en todo el mundo, consistía en crear un área abarrotada de empresas tecnológicas. Sus discípulos David Packard y William Hewlett fueron dos de los primeros arrendatarios del parque industrial de Terman, pero no pudo alcanzar la masa crítica imprescindible recurriendo solo a sus propios protegidos. Buscó arrendatarios como Lockheed, General Electric y Westinghouse. Y lo que es más importante, convenció a una nueva empresa, Shockley Semiconductor Laboratory, para que se instalara en el valle.

A mediados de la década de 1950, William Shockley ya era toda una leyenda. Al igual que Terman, su padre había enseñado en Stanford. De hecho, el joven Shockley obtuvo malos resultados en una prueba de inteligencia que le hizo el padre de Terman, lo cual nos dice algo acerca de la falibilidad de las pruebas de inteligencia. Shockley se educó en el MIT y después trabajó en Bell Labs, en Nueva Jersey. Después de ser condecorado por su labor durante la guerra en el desarrollo de tecnología para combatir a los submarinos alemanes, le pusieron al frente del nuevo grupo de investigación de física del estado

sólido de Bell Labs. Este grupo fue el responsable colectivo de la invención del transistor, y en 1956 Shockley y dos de sus colaboradores fueron galardonados con el Premio Nobel de Física[78].

Para entonces, Shockley había abandonado Bell Labs y se había marchado a California, donde tanto su gran capacidad como un defecto fatal iban a aflorar y contribuir al éxito de Silicon Valley. Al igual que Pericles y los califas abásidas, tenía un talento excepcional para atraer a los genios. Durante sus primeros años, escrutó los campus estadounidenses y trajo a Silicon Valley a mentes jóvenes ansiosas por trabajar con el premio Nobel. Sin embargo, Shockley era un jefe caprichoso y dictatorial incapaz de conservar a los talentos a los que había atraído. En un incidente tristemente célebre, obligó a sus empleados a someterse a una prueba de detección de mentiras para determinar quién era el responsable de que una secretaria se hubiese cortado la mano con una clavija[79]. Al atraer a los genios primero y repelerles después, Shockley atrajo a gente muy dotada a Silicon Valley y garantizó al mismo tiempo que montasen sus propias empresas en lugar de limitarse a trabajar para él.

En un determinado momento, ocho de sus mejores científicos jóvenes renunciaron en bloque. Un magnate de la fabricación de cámaras fotográficas llamado Sherman Fairchild les proporcionó financiación, y así nació Fairchild Semiconductor. La empresa se quedó en Silicon Valley. ¿Por qué iban a querer los «ocho traicioneros» abandonar un paraíso repleto de ingenieros formados por Terman? En 1959, Fairchild Semiconductor patentó el primer circuito integrado. Andando el tiempo, los más dotados también se cansaron de la dirección de Fairchild. Dos de ellos abandonaron Fairchild en 1968 para formar Intel[80]. Otro se marchó para fundar el gigante de capital riesgo Kleiner Perkins, que acabaría financiando gran parte de la nueva ola de innovadores del Valley[81].

Los «hijos de Fairchild» dieron al Valley un nuevo conjunto de empresarios y a ellos no tardaron en sumarse otros. Muchas de las empresas formadas cerca de Stanford se dedicaban al *hardware*, entre ellas Intel, Cisco y Sun Microsystems. Dos antiguos empleados de Hewlett-Packard, ambos miembros del Homebrew Computer Club de Silicon Valley, combinaron las innovaciones en *hardware* y *software* cuando fundaron Apple Computer[82]. En la década de 1990, cuando Silicon Valley también se convirtió en la localidad pionera de Internet, un antiguo empleado de Apple fundó eBay[83]. Tanto Yahoo! como Google fueron fundados por licenciados de Stanford, no lejos de su alma máter[84].

En algunos aspectos, Silicon Valley es como una ciudad tradicional que funciona bien. Atrae a individuos brillantes y luego los relaciona entre sí. Walker's Wagon Wheel desempeñó un papel legendario como restaurante donde los empresarios avispados intercambiaban ideas al margen de las limitaciones que les imponía su rutina habitual. La concentración de Silicon Valley también es una respuesta a la maldición de la complejidad comunicativa; tanta tecnología de vanguardia puede resultar muy complicada, y la proximidad geográfica contribuye a hacer circular la información. Como todas las ciudades exitosas de la actualidad, su fuerza reside en su capital humano, alimentado por la Universidad de Stanford, y atraído por las oportunidades económicas y un clima agradable.

Y sin embargo, en algunos aspectos Silicon Valley presenta un aspecto completamente distinto al de cualquier ciudad más antigua. Está completamente construido alrededor del automóvil. Si bien existen algunas zonas, sobre todo en el centro de Palo Alto, donde se puede caminar agradablemente durante varias manzanas para tomar un helado o comprar un libro, para ir de una empresa a otra los pies suelen ser inservibles. Unas pocas empresas, como Google, tienen servicios de autobús propios, pero apenas existe transporte público. Solo un 3,7 por

ciento de la gente que vive en el condado de Santa Clara recurre al transporte público para acudir al trabajo[85]. La vida en torno al automóvil es inseparable de los bajos niveles de densidad de población. En el condado de Santa Clara solo viven 1,03 personas por hectárea. En Silicon Valley hay mucha marcha, pero para encontrarla hay que conducir bastante.

La economía de Santa Clara deja poco espacio para las personas más pobres y menos cualificadas. Incluso después de la quiebra inmobiliaria, el precio medio de una vivienda en el área metropolitana de San José sigue estando por encima de los 550.000 dólares, lo que dificulta mucho que alguien que no sea un empleado triunfador de la industria informática compre una casa[86]. Algunas de las zonas más atractivas de Silicon Valley han dejado completamente al margen a la gente menos cualificada y a las empresas que les dan empleo. Solo el 22,2 por ciento de los residentes en Palo Alto mayores de veinticinco años carece de título universitario[87].

El otro gran inconveniente de Silicon Valley es que es una localidad de una sola industria[88]; en los sectores relacionados con la exportación, como la industria, la información y hasta la venta al por mayor, más de la mitad de las nóminas del condado procede de empresas relacionadas con el mundo de la informática. A las ciudades centradas en una sola industria, como Manchester o Detroit, no les suele ir muy bien a largo plazo, porque los monocultivos industriales desalientan el desarrollo de nuevas ideas y empresas[89]. Jane Jacobs explicó dicho fenómeno señalando que las ideas nuevas se forman mediante la combinación de las viejas[90]. Incluso en la informática, algunos de los empresarios de mayor éxito de los últimos treinta años han sido híbridos que combinaban ideas de una multitud de industrias diferentes. Michael Bloomberg creó su próspera empresa de informática averiguando exactamente lo que querían saber los operadores de Wall Street y cómo podía ayudarles la tecnología[91]. Facebook empezó en un campus

universitario, y sus fundadores sabían exactamente qué clase de información querían compartir los estudiantes universitarios[92]. La proximidad a los clientes o a las industrias emparentadas proporciona información valiosa que puede convertirse en una importante fuente de innovaciones.

Cuando eBay quiso ampliar su base de clientes, tuvo que salir de Silicon Valley para encontrar una presidenta ejecutiva, Meg Whitman, que había adquirido experiencia vendiéndole al público estadounidense productos en Procter & Gamble, Stride Rite, Walt Disney y Hasbro[93]. ¿Podrán los expertos en *software* de Silicon Valley seguir compensando su aislamiento del resto de la industria estadounidense mediante la importación periódica de forasteros inteligentes y con experiencia? El valle fue un lugar estupendo para diseñar semiconductores cada vez más rápidos, pero quizá no sea el mejor sitio para vincular su tecnología a la de otras empresas.

Sin embargo, es posible que esas conexiones no sean necesarias. El meollo de la revolución de Internet fue poner la tecnología a disposición de los estadounidenses de a pie, que pueden navegar por la red con Google, utilizar el correo electrónico, o comprar y vender en eBay. Los ingenieros de *software* también son seres humanos, y también pueden fijarse en sus familias y sus amigos, como hicieron los fundadores de Facebook, para comprender las necesidades y los deseos de los simples mortales.

A largo plazo, Silicon Valley se verá perjudicado por su excesivo énfasis en una sola industria y por permitir que haya demasiado espacio entre sus innovadores. Pero a pesar del pobre historial de ciudades de una sola industria como Detroit, en lo que a Silicon Valley se refiere existen buenas razones para ser optimista. A diferencia de Detroit, Silicon Valley no está concentrado en unas pocas empresas, y eso ayuda a que la zona siga siendo competitiva. Tiene unas instituciones educativas soberbias y sigue invirtiendo en sus escuelas y universidades.

Podría decirse que goza del mejor clima de todo el país, y eso seguirá atrayendo a personas ricas e inteligentes, que con tal de vivir en ese clima y rodeadas por muchas de las empresas más innovadoras del mundo, estarán dispuestas a pagar unos precios por vivienda que se encuentran entre los más altos de Estados Unidos.

Las ciudades del mañana

Silicon Valley y Bangalore nos recuerdan que las interacciones electrónicas no van a condenar a la obsolescencia al contacto cara a cara. Cabría esperar que fuera en la industria informática, más que en cualquier otro sector, donde la comunicación remota sustituyera a las reuniones de persona a persona; las empresas informáticas disponen de las mejores herramientas de teleconferencias, las mejores aplicaciones de Internet y los mejores medios para comunicar entre sí a colaboradores lejanos. Sin embargo, a pesar de su capacidad de trabajar a grandes distancias, esta industria se ha convertido en el ejemplo más célebre del planeta de los beneficios de la concentración geográfica. Los innovadores en materia de tecnología, que podrían comunicarse electrónicamente, pagan por algunos de los terrenos más caros de Estados Unidos para poder cosechar los beneficios de encontrarse en persona.

La importancia del contacto cara a cara ha sido confirmada por un aluvión de investigaciones. Un experimento realizado por dos investigadores de la Universidad de Míchigan retó a grupos de seis estudiantes para que tomasen parte en un juego en el que todos podían ganar dinero cooperando. El primer conjunto de grupos se reunió cara a cara durante diez minutos para debatir la estrategia antes de empezar a jugar. Al segundo conjunto de grupos le concedieron treinta minutos para

interactuar electrónicamente. Los grupos que se habían visto en persona cooperaron bien y ganaron más dinero. Los grupos que solo se habían comunicado de forma electrónica se desmoronaron, pues sus integrantes antepusieron su provecho personal a las necesidades del grupo. Este descubrimiento concuerda con los de muchos otros experimentos, que han demostrado que el contacto cara a cara conduce a una mayor confianza, una mayor generosidad y una mayor cooperación que cualquier otra forma de interacción[94].

El primer experimento en psicología social fue llevado a cabo por un psicólogo de la Universidad de Indiana que también era un ciclista entusiasta[95]. Tomó nota de que los «corredores» creen que un buen ritmo o un buen competidor reducen en veinte o treinta segundos de tiempo una milla. Para probar de forma rigurosa el valor de la proximidad humana, hizo competir a cuarenta niños rebobinando cañas de pescar para tirar de un cable. En todos los casos, los niños debían hacerlo tan rápido como pudieran, pero la mayoría de ellos, sobre todo los más lentos, se mostraban mucho más veloces cuando se les emparejaba con otro niño[96]. Las pruebas estadísticas modernas indican que hoy en día los jóvenes profesionales trabajan más horas si viven en un área metropolitana donde hay muchos competidores de su propio sector profesional[97].

Las cajas de los supermercados ofrecen un ejemplo especialmente asombroso del poder de la proximidad. Como sabe cualquiera que haya visitado un supermercado, la velocidad y competencia de los cajeros y cajeras varía enormemente. En una de las principales cadenas, cajeros y cajeras de capacidades diferentes se van turnando de forma más o menos aleatoria, lo que permitió a dos economistas investigar el impacto de los pares más productivos sobre los demás[98]. Resulta que la productividad de la cajera media aumenta de forma notable cuando en su turno trabaja una cajera-estrella, y que el rendimiento de esas mismas cajeras medias empeora cuando su

turno está lleno de cajeras cuyo rendimiento está por debajo de la media.

Las pruebas estadísticas también indican que las interacciones electrónicas y la interacción cara a cara se refuerzan mutuamente; en el lenguaje de la economía, son complementos más que sustitutos. Las personas que están geográficamente próximas se llaman por teléfono más de lo que cabría esperar, quizá porque las relaciones cara a cara incrementan la demanda de hablar por teléfono[99]. Y cuando un país se vuelve más urbano, participa más en comunicaciones electrónicas[100].

Desde luego, alguna gente todavía trabaja sola, ocupándose de las quejas de los clientes o de reservas de vuelos por teléfono en algún lugar alejado de cualquier ciudad. Sin embargo, la mayoría de esos empleos requiere menos formación y, en consecuencia, se cobra menos. En el condado estadounidense medio, en el que vive menos de una persona por acre(1), el 15,8 por ciento de los adultos tiene títulos universitarios. En un condado medio en el que viven más de dos personas por acre, el 30,6 por ciento de los adultos tiene títulos universitarios[101]. Internet y las llamadas a larga distancia posibilitan realizar las tareas básicas en casa, pero trabajar en solitario dificulta la acumulación de la forma de capital humano más valiosa.

Las innovaciones se concentran en lugares como Silicon Valley porque las ideas atraviesan los pasillos y las calles con mayor facilidad que los continentes y los mares[102]. Las citas de patentes demuestran las ventajas intelectuales de la proximidad. En 1993, tres economistas descubrieron que las patentes tenían una asombrosa tendencia a citar otras patentes geográficamente cercanas a ellas[103]. Más de una quinta parte de las citas de patentes eran de patentes más antiguas de la misma área metropolitana, y más de una cuarta parte de esas citas eran de patentes del mismo estado. Si corregimos en función de la tendencia de la gente a citar patentes de la misma empresa, la propensión a citar patentes de la misma área

metropolitana es aproximadamente el doble de lo que debería ser si las citas las determinara el azar. A medida que las patentes envejecen la pauta geográfica se relaja, porque las ideas acaban difundiéndose por el espacio, pero incluso en la era de la información a menudo las ideas están localizadas geográficamente. Investigaciones más recientes siguen revelando que las citas de patentes están geográficamente próximas entre sí[104]. Las investigaciones recientes también han descubierto que la productividad es significativamente más alta en las empresas ubicadas cerca del centro geográfico de la actividad innovadora de su industria[105]. Del mismo modo que la proximidad contribuye a la circulación de información que acompaña a las innovaciones más importantes, también permite el aprendizaje más rutinario, que convierte en expertos a los neófitos. Hace más de un siglo, el gran economista inglés Alfred Marshall describió la forma en la que en concentraciones densas «los misterios del comercio dejan de ser misterios al encontrarse, por así decirlo, en el ambiente». Frecuentar a viejos y prestigiosos ingenieros de trayectoria profesional consolidada ayuda a tener más éxito a los ingenieros más jóvenes.

Los datos de los que disponemos respaldan la tesis de Marshall. Los trabajadores de las grandes ciudades ganan aproximadamente un 30 por ciento más que sus homólogos rurales, pero la gente que acude a las ciudades no obtiene aumentos salariales de la noche a la mañana. Año tras año, los trabajadores urbanos consiguen aumentar sus sueldos a medida que van acumulando conocimientos que se lo permiten. En las ciudades en las que hay más trabajadores cualificados los incrementos salariales son especialmente rápidos. Dos décadas de experiencia extra en el mercado laboral están asociadas a un 10 por ciento más de aumento salarial en las áreas metropolitanas donde abunda el empleo cualificado que en la Norteamérica no metropolitana, pero solo a un 3 por ciento más de aumento salarial en las áreas urbanas donde hay menos

empleo cualificado.

Los expertos llevan más de un siglo pronosticando que nuevas formas de comunicación iban a condenar a la obsolescencia a la vida urbana. Hace cien años, se suponía que el teléfono iba a hacer innecesarias las ciudades. No sucedió así. Más recientemente, se suponía que los faxes, el correo electrónico y las videoconferencias iban a eliminar la necesidad de las reuniones cara a cara[106], y sin embargo, durante los últimos veinte años, el número de viajes de negocios se ha disparado[107]. Para superar la necesidad humana de contacto cara a cara, nuestras maravillas tecnológicas tendrían que superar millones de años de evolución humana que nos han convertido en máquinas de aprender de la gente que tenemos al lado.

Las mejoras en audio y las pantallas de alta definición han permitido que las videoconferencias se parezcan más a encuentros reales en vivo, pero ¿podrá simular alguna vez la tecnología toda la gama de informaciones sensoriales (contacto visual, señales olfativas, el calor de una mano al estrecharla) que hace funcionar las reuniones en vivo? Por si esto fuera poco, gran parte del valor de un entorno de trabajo denso procede de las reuniones imprevistas y de observar al azar lo que hace la gente que a uno le rodea. Las videoconferencias elaboradas jamás dotarán a un joven asistente de la facultad de aprender observando las operaciones cotidianas de un mentor de éxito. Facebook es otra tecnología de Internet que realza el valor y la efectividad de la interacción cara a cara[108]. Las investigaciones han demostrado que Facebook suele conectar entre sí a personas que se han conocido en una fiesta o en la misma clase, y que las personas a las que se les da bien conversar en la vida real lo utilizan mucho más que otras[109]. Es más, la idea inicial para una red social en Internet parece haber salido de una serie de oscuras reuniones entre los miembros de una red social real formada por unos estudiantes de Harvard inteligentes y ambiciosos[110].

En la actualidad, la tecnología informática está transformando el mundo y haciendo de él un lugar más intensivo en ideas, mejor comunicado y a la larga más urbano. En lugar de haberlo disminuido, las mejoras en tecnologías de la información parecen haber aumentado el valor de la interacción cara a cara, lo que podría calificarse como el corolario de la complementariedad de Jevons. El economista decimonónico inglés William Stanley Jevons observó que los motores de vapor más eficientes en el consumo de combustible no conducían a un menor consumo de carbón. Los mejores motores abarataron el consumo de energía y ayudaron a llevar al mundo hasta el umbral de una era industrial propulsada por el carbón. La expresión «paradoja de Jevons» se utiliza en la actualidad para referirse a cualquier situación en la que las mejoras en eficiencia no conducen a un consumo menor sino mayor: esa es una de las razones por las que las galletas bajas en calorías pueden provocar una cintura más abultada y los coches eficientes en el consumo pueden acabar consumiendo más gasolina. Aplicada a las tecnologías de la información, la paradoja de Jevons significa que a medida que obtenemos medios más eficientes de transmitir información, como el correo electrónico o Skype, pasamos más tiempo transmitiendo información y no menos.

Cabría suponer que una mejor tecnología de la información reduciría la necesidad de aprender por otros medios, como las reuniones cara a cara en las ciudades. Ahora bien, del corolario de la complementariedad de Jevons, que se deduce con toda naturalidad de la paradoja de Jevons, se desprende que las mejoras en tecnologías de la información pueden provocar una mayor demanda de contacto cara a cara, porque este tiempo complementa al tiempo que se pasa comunicando de forma electrónica. Todas esas interacciones electrónicas están creando un mundo más intensivo en relaciones, del mismo modo que las mejoras en los motores de vapor llevaron a una economía más intensiva en carbón, y esas relaciones requieren tanto del correo

electrónico como del contacto interpersonal. La mejora de las comunicaciones entre personas crea oportunidades de gran trascendencia para el comercio. Las tecnologías de la información, desde el libro a Internet, han ampliado enormemente el ámbito del conocimiento humano y, en consecuencia, han hecho más difícil dominarlo. Una mejor tecnología de la información ha hecho que el mundo sea más intensivo en información, lo que a su vez ha hecho que el conocimiento sea más valioso que nunca, y eso ha aumentado el valor de aprender de otra gente en las ciudades.

Constatar las consecuencias sistémicas y de gran alcance de las nuevas tecnologías es algo que requiere tiempo, de manera que tiene sentido fijarse en la larga trayectoria de la historia, a lo largo de la cual los incrementos en la capacidad de comunicación a larga distancia han tendido a aumentar la importancia de las ciudades. Ninguna innovación moderna puede rivalizar con la imprenta en lo tocante al impacto sobre las comunicaciones a larga distancia. La capacidad de poner palabras en papel de forma barata y en gran cantidad supuso un cambio sísmico en la capacidad humana de comunicación con personas que no estaban en la misma habitación. Y no obstante, no tenemos motivo alguno para pensar que los libros perjudican a las ciudades y todos para creer que la imprenta ayudó a crear un mundo más urbano.

La razón más evidente por la que los libros ayudaron a las ciudades es que la tecnología de la impresión se desarrolló en las ciudades y estas son centros naturales de edición. Gutenberg, que vivió durante los primeros años del siglo xv, se propuso fabricar una imprenta con el secretismo de un alquimista medieval, pero una máquina tan atrevida y cara como una imprenta jamás podría haber sido el fruto de un único genio. Gutenberg necesitaba respaldo financiero y asistentes, y tanto lo uno como lo otro se encontraba en las ciudades. Después de su progreso fundamental, la tecnología de la imprenta mediante

tipos móviles no tardó en difundirse de una ciudad a otra de la mano de mercaderes itinerantes, y en la década de 1480, Venecia se había convertido en el centro mundial de la impresión[111]. Siempre que una tecnología, como la de la impresión, depende de infraestructuras caras, como sucede en el caso de la imprenta, las ciudades juegan con ventaja. Los grandes mercados urbanos facilitan la tarea de cubrir los costes fijos de estas nuevas tecnologías, y ese es uno de los motivos por los que los teléfonos y las tecnologías de banda ancha, además de los libros impresos, estuvieron disponibles primero en las ciudades.

La población rica y culta de la ciudad tenía una gran demanda local de libros, pero Venecia también prosperó porque disponía de un suministro continuo de material que valía la pena imprimir[112]. La posición de dicha ciudad como punto de contacto entre Oriente y Occidente le aseguró un suministro constante de eruditos, caso de los bizantinos que huyeron a Venecia después de que Constantinopla cayera en manos otomanas en 1453 y que comenzaron a traducir para sus imprentas. En siglos posteriores, Nueva York dominó el negocio de la impresión en Estados Unidos porque tenía acceso a novelas inglesas pirateadas que llegaban a su puerto y porque la ciudad atraía a un inmenso número de escritores y artistas[113].

Pero el libro no solo ayudó a la ciudad fomentando la industria editorial. La palabra impresa también contribuyó de una forma más sutil y más profunda a que el mundo se hiciera más urbano. Uno de los efectos directos de la imprenta fue permitir leer la Biblia a granjeros que se encontraban en lugares remotos, pero indirectamente la imprenta contribuyó a hacer del mundo un lugar más intensivo en conocimientos, más democrático, más comercial y, a largo plazo, más urbano. Martín Lutero describió la imprenta como «el acto más alto y más extremo de la gracia de Dios»[114], ya que la Biblia, traducida por Lutero al alemán, ofrecía una fuente de autoridad

religiosa distinta a la de la tradición católica y desempeñó un papel decisivo en la Reforma: «Entre 1517 y 1520, las treinta publicaciones de Lutero probablemente vendiesen más de trescientos mil ejemplares[…] en conjunto, parece imposible exagerar la relevancia de la imprenta para la difusión de las ideas religiosas»[115]. La Reforma, pues, impulsó cambios económicos, políticos y sociales que aumentaron el atractivo del comercio en las ciudades. Max Weber vinculó de forma genial el protestantismo con el espíritu del capitalismo y los valores éticos de los comerciantes y los artesanos urbanos. Personalmente, no creo que el protestantismo esté dotado de una superioridad innata en lo que se refiere a la promoción de la vida urbana, del comercio o de la democracia, que prosperan hoy en día en muchas naciones católicas. En cambio, creo que el auge de las ciudades, el comercio y la democracia posterior a la Reforma refleja el valor de la competencia entre religiones, lo que supuso un mayor grado de elección en lo tocante a las reglas y las doctrinas de las Iglesias y desembocó en reformas como el retroceso de las leyes sobre la usura, que contribuyeron al auge del comercio global[116].

La imprenta también fomentó, tanto de forma directa como indirecta (a través de la Reforma) revoluciones que dieron lugar a una Europa más republicana y más urbana. La gran revuelta holandesa comenzó cerca de la ciudad textil flamenca de Steenvorde en 1566, cuando una turba calvinista destruyó las estatuas de una iglesia católica local[117]. En 1581, empleando un lenguaje que habría resultado familiar a posteriores revolucionarios ingleses, estadounidenses y franceses, los holandeses declararon que el rey Felipe II de España había obrado de forma ilegal y, por consiguiente, había perdido su derecho a gobernar Holanda. Esta Acta de Abjuración[118] revolucionaria se inspiró en un folleto protestante (hugonote) publicado poco antes. El Acta en sí fue impresa y abundantemente distribuida en todos los Países Bajos para

reforzar la oposición a España. Tras casi setenta años de lucha, Holanda se convirtió en una república independiente, la nación más urbana de Europa y el centro de una red de comercio global que abarcaría desde Nagasaki, Japón, hasta la isla de Manhattan[119].

Los libros, la primera forma de tecnología de información de masas, no perjudicaron a las ciudades. A lo largo de dos siglos, los libros ayudaron a generar cambios revolucionarios en la religión y la política que hicieron del mundo un lugar más comunicado, más comercial y, en última instancia, más urbano. Tenemos todos los motivos para pensar que la globalización y los cambios tecnológicos modernos surtirán el mismo efecto.

En un mundo cada vez más globalizado, las ciudades —Bangalore, San Francisco, Singapur— son nodos intercomunicados. Áreas urbanas como Atenas y Bagdad siempre han desempeñado ese papel, pero a medida que el mundo se unifica más aún, las ciudades se vuelven todavía más importantes. Silicon Valley reúne a ingenieros locales e inmigrantes geniales (entre los que se encuentran tanto los fundadores de Yahoo! como los de Google) y los pone después en contacto con otros centros de excelencia ingeniera, como Bangalore. A medida que Estados Unidos vaya constituyendo una parte menor del mercado global, dependerá en un grado mayor de sus conectores urbanos con las economías en expansión de la India, China y otras naciones en las que la difusión del conocimiento representa la diferencia entre un futuro prometedor y la miseria.

Algunas ciudades, sin embargo, se quedarán atrás. No todas triunfarán, porque no todas han sido capaces de adaptarse a la era de la información, en la que las ideas son la fuente última de creación de riqueza. Si bien algunas metrópolis históricas se han especializado en las comunicaciones y el comercio, otras surgieron como inmensos centros de producción en masa de bienes. Esos lugares tenían raíces en las brillantes ideas de

empresarios urbanos, pero evolucionaron hasta convertirse en metrópolis que prosperaron a base de mantener bajos los costes mediante las economías de escala y especialización. La excepcional era de la ciudad industrial ha terminado, al menos en Occidente, y nos ha legado los problemas de los antiguos gigantes fabriles que no lograron reinventarse en la nueva era.

CAPÍTULO 2

¿POR QUÉ DECAEN LAS CIUDADES?

La impresión que produce la esquina de Detroit donde confluyen Elmhurst Street y Rosa Parks Boulevard es tan distinta de la que produce la Quinta Avenida de Nueva York como quepa imaginar entre dos espacios urbanos estadounidenses. A pesar de que dicha intersección se encuentra en el corazón de Detroit, gran parte de los terrenos colindantes están desiertos. Donde antes había bloques de edificios y tiendas, ahora crece la hierba. El único edificio de la intersección es la Bible Community Baptist Church, y sus ventanas clausuradas con tablones de madera y su teléfono sin línea inducen a pensar que no acoge a muchos fieles.

Si uno recorre Elmhurst Street, verá once edificios de poca altura, cuatro de ellos vacíos. También hay dos edificios de apartamentos, uno ocupado solo en una tercera parte y el otro vacío. Además hay una decena de solares vacíos y un *parking*, espacios que en otro tiempo albergaron viviendas y bloques de pisos. Pese a su estado ruinoso, la zona parece muy segura porque en ella no hay humanidad suficiente para crear una amenaza. Los espacios abiertos dan a la zona el ambiente de una ciudad fantasma en la que los espíritus del pasado de Detroit claman por el destino de lo que en otros tiempos fue la cuarta

ciudad más grande de Estados Unidos[1].

Entre 1950 y 2008, Detroit perdió más de un millón de habitantes, el 58 por ciento de su población. En la actualidad, un tercio de sus habitantes vive en la miseria. Una familia media de Detroit tiene unos ingresos de 33.000 dólares, alrededor de la mitad de la media estadounidense[2]. En 2009, la tasa de paro de la ciudad era del 25 por ciento, nueve puntos por encima de la media nacional[3]. En 2008, Detroit tenía una de las tasas de homicidios más altas de Estados Unidos, más de diez veces superior a la de Nueva York[4]. Entre 2006 y 2008, los precios de las viviendas de muchas ciudades estadounidenses se desplomaron. Sin embargo, el caso de Detroit fue excepcional, porque no se vio afectada por el *boom* inmobiliario de comienzos de la década pero sí por la caída del 25 por ciento en los precios de la vivienda desde la quiebra[5].

La decadencia de Detroit es extrema, pero no es de ningún modo un caso aislado. Ocho de las diez ciudades estadounidenses más grandes en 1950 han perdido desde entonces al menos una sexta parte de su población. Seis de las dieciséis ciudades más grandes en 1950 (Búfalo, Cleveland, Detroit, Nueva Orleans, Pittsburg y St. Louis) han perdido más de la mitad de su población desde entonces[6]. En Europa, ciudades como Liverpool, Glasgow, Róterdam, Bremen y Vilna son ahora mucho más pequeñas de lo que fueron en otras épocas. La era de la ciudad industrial ha terminado, al menos en Occidente, y nunca volverá. Algunas antiguas ciudades fabriles han logrado pasar de la fabricación de bienes a la fabricación de ideas, pero la mayoría de ellas sigue presa de una decadencia lenta e inexorable.

No se puede acusar a la vida urbana del éxodo del «cinturón de óxido»; las ciudades fabriles cayeron porque abandonaron los rasgos más vitales de la vida urbana. Las viejas ciudades comerciales, como Birmingham y Nueva York, estaban especializadas en profesiones liberales y pequeñas empresas, y

tenían fuertes vínculos con el mundo exterior. Esas cualidades, que también alimentan la prosperidad urbana actual, fueron los pilares del éxito de las ciudades mucho antes de que un solo rollo de tela saliera de una fábrica textil de Manchester o que una cadena de montaje de Detroit produjera un solo coche. Las ciudades industriales no eran como las viejas ciudades comerciales ni como las capitales modernas de la era de la información. Sus inmensas fábricas daban empleo a cientos de miles de trabajadores no cualificados. Esas fábricas eran autosuficientes y estaban aisladas del mundo exterior, si hacemos salvedad del hecho de que suministraban al resto del planeta inmensas cantidades de productos baratos e idénticos.

Ese modelo rindió enormes servicios a Occidente durante aproximadamente un siglo. Las fábricas automovilísticas de Detroit proporcionaron buenos sueldos a cientos de miles de personas, pero durante los últimos cincuenta años las áreas en las que hay una gran abundancia de empresas pequeñas han crecido con mayor rapidez que las localidades dominadas por empresas enormes. Las ciudades en las que abundan los trabajadores cualificados han tenido más éxito que aquellas en las que abundan menos[7], y solo el 11 por ciento de los adultos de Detroit tiene títulos universitarios[8]. Las personas y las empresas se han trasladado a zonas más cálidas, lejos del frío Medio Oeste, cuyas vías acuáticas alimentaron originariamente a las ciudades que ahora componen el «cinturón de óxido»[9]. La diversidad industrial ha sido más favorable al desarrollo que los monocultivos industriales, y Detroit era prácticamente sinónimo de ciudad de una sola industria.

Pese a que sería erróneo atribuir un número demasiado grande de los problemas de estas localidades a los vaivenes políticos, en no pocas ocasiones la mala administración política fue uno de los rasgos de la decadencia del «cinturón de óxido». Quizá el error más habitual fuera pensar que estas ciudades podían volver a tener éxito mediante la construcción de

complejos de vivienda subvencionada, grandiosos bloques de oficinas o extravagantes sistemas de transporte *high-tech.* Esos errores se produjeron como consecuencia de otra equivocación muy frecuente: confundir una ciudad, que en realidad es una masa de humanidad intercomunicada, con sus edificios.

Para resucitar estas ciudades hay que desprenderse por completo del viejo modelo industrial, del mismo modo que una serpiente muda de piel. Cuando una ciudad se reinventa exitosamente a sí misma, su metamorfosis suele ser tan completa que nos olvidamos de que en otro tiempo fue una potencia industrial. En época tan tardía como la década de 1950, la industria de la confección neoyorquina era la concentración industrial más grande del país y daba empleo a un 50 por ciento más de trabajadores que la industria automovilística de Detroit[10]. La revolución industrial estadounidense prácticamente comenzó en el área metropolitana de Boston, pero ahora nadie asocia las chimeneas con esa ciudad. Esas localidades se reinventaron a sí mismas regresando a sus antiguas raíces preindustriales: el comercio, los oficios y la innovación empresarial.

Si Detroit y otros lugares semejantes van a hacer lo propio alguna vez, lo harán abrazando las virtudes de las grandes ciudades pre y posindustriales: la competencia, la comunicación y el capital humano. El «cinturón de óxido» solo resurgirá de sus cenizas cuando sea capaz de romper con su pasado reciente, que le ha dejado como legado inmensas existencias de viviendas para las que existe una demanda muy escasa, una única gran industria dominada por unos cuantos grandes protagonistas y una política local problemática. Detrás de la historia reciente de estas ciudades hay una historia más antigua, de comunicación y creatividad, que les proporciona las bases para reinventarse a sí mismas. Para comprender la difícil situación en la que se encuentra Detroit y sus posibilidades de futuro, hemos de comparar la grandiosa y trágica historia de esa ciudad con la de

otras ciudades, como Nueva York, que capearon con éxito la decadencia industrial.

Cómo surgió el «cinturón de óxido»

Detroit es una palabra francesa que significa «estrecho», y al igual que Nueva York y Chicago, en sus orígenes fue un núcleo del comercio por vía acuática. En 1900, las veinte ciudades más grandes de Norteamérica se encontraban junto a grandes vías fluviales[11]. El agua reduce la resistencia, y durante milenios la consecuencia fue que el mejor medio para trasladar bienes de un sitio a otro era el tráfico marítimo. La existencia de Nueva York dependió en un determinado momento de un don de la naturaleza: un espléndido puerto ligado a un río largo y profundo situado cerca del centro del litoral oriental. Detroit fue fundada como un fuerte francés situado sobre unos terrenos elevados que dan a la parte más estrecha del río que comunica el lago Erie con los Grandes Lagos occidentales. Esa estrechez era la que permitió a los cañones del comandante francés Antoine Cadillac controlar el tráfico marítimo, y más tarde convirtió a Detroit en un lugar ideal para atravesar la barrera acuática entre Canadá y Estados Unidos, quizá con un cargamento de whisky de contrabando a remolque[12].

Los progresos decimonónicos en el tráfico acuático —la globalización de aquel entonces— aceleraron el desarrollo de ciudades como Detroit, Nueva York y Chicago. En 1816, era tan costoso expedir bienes a cincuenta kilómetros por tierra como enviarlos a través del Atlántico[13]. Dado que desplazarse a cincuenta kilómetros del agua habría duplicado el coste de importar y exportar bienes al Viejo Mundo, la población de Norteamérica se asentó en el litoral oriental, agrupada en torno a puertos que iban de Boston a Savannah. En el siglo XVIII, el

océano Atlántico era la autopista estadounidense, la arteria a través de la que comerciábamos con los mercados de Europa y del Caribe.

Los fundadores de Estados Unidos comprendieron que el país solo llegaría a convertirse en una nación unificada si las personas y los bienes podían circular con facilidad en el interior, de un estado a otro. Antes de convertirse en presidente de Estados Unidos, George Washington fue presidente de la Potowmack Canal Company[14]. Había soñado con unir los ríos Potomac y Ohio incluso antes de que se hubieran librado las batallas de Lexington y Concord. Por desgracia, en el siglo XVIII ningún empresario privado de Estados Unidos tenía acceso a capital suficiente para financiar un esfuerzo tan grande, tan a largo plazo y tan arriesgado como la construcción de una vía fluvial de unas dimensiones tan enormes, y Washington tuvo más éxito con los cañones que con los canales[15]. La gran autopista acuática, el canal de Erie, fue construida más al norte por los neoyorquinos, y su finalidad era comunicar el río Hudson con los Grandes Lagos. La victoria de Nueva York se debió tanto a sus ventajas geográficas como a la voluntad del gobierno de invertir grandes sumas de dinero público en un canal. Fue todo un acierto; debido a la inmensa demanda de transportes entre el este y el oeste el canal generó beneficios de forma casi inmediata[16].

A lo largo del canal de Erie surgieron enseguida ciudades[17], lo que generó la red de comercio que permitió a los granjeros trasladarse al oeste. En un principio, Syracuse se especializó en el transporte de sal y Rochester se convirtió en la ciudad harinera de Estados Unidos, pues allí se molía el trigo que producían los granjeros vecinos antes de transportarlo a través del canal. Búfalo era la terminal occidental de la vía fluvial, donde los bienes pasaban de los barcos que atravesaban los Grandes Lagos a las barcazas que surcaban el canal. Ciudades estadounidenses como Búfalo y Chicago, así como la misma Nueva York,

surgieron a lo largo de puntos en los que los bienes tenían que pasar de una forma de transporte a otra. La necesidad de levantar tanto cereal condujo a un comerciante de Búfalo a empezar a utilizar montacargas, tecnología que más tarde transformaría las ciudades[18].

Una segunda vía fluvial, el canal de Míchigan e Illinois, remataba el gran arco que iba desde Nueva Orleans hasta Nueva York pasando por St. Louis, Chicago, Detroit y Búfalo. Desde 1850 hasta 1970, al menos cinco de las diez ciudades más grandes del país se encontraban a lo largo de esa ruta[19]. Los especuladores de Chicago se dieron cuenta de que el canal de Míchigan e Illinois convertiría a su ciudad en la piedra angular de ese arco —el punto por donde los barcos del canal que descendían por el río Chicago llegaban a los Grandes Lagos— y el mercado de la tierra de la ciudad experimentó una expansión vertiginosa en la década de 1830, cuando se estaba construyendo el canal[20]. Entre 1850 y 1900, la población de Chicago se multiplicó por cincuenta, pasando de menos de 30.000 habitantes a más de un millón y medio cuando tras las vías acuáticas llegó el ferrocarril[21].

Las ciudades que surgieron como nodos alrededor de la red de transportes decimonónica de Estados Unidos permitieron a ingentes cantidades de personas acceder a las riquezas del interior de la nación. Tanto entonces como ahora, las ricas y fértiles tierras de Iowa convertían a este estado en el sueño de un granjero. En 1889, las cosechas de maíz de Iowa eran un 50 por ciento más grandes que las de áreas más antiguas del país, como Kentucky[22]. Puede que en el oeste fuera más fácil cultivar maíz, pero su escaso valor por tonelada no hacía rentable su transporte. Los barcos del canal y el ferrocarril desempeñaron un importante papel en el transporte de calorías hacia el oeste, pero las ciudades también, y eso ayudó a facilitar el transporte de productos alimenticios.

Antes de que se construyeran los canales de Ohio y Erie, el

alto coste del transporte de cereales indujo a los granjeros a transformarlos en whisky, un bien duradero que contiene más del doble de calorías por onza que el maíz, lo que permite hacer más ligero el traslado de calorías y, según algunos, más sabroso. A medida que, gracias a los canales y las vías férreas, los costes del transporte disminuyeron, se hizo rentable transportar maíz en forma porcina, pues el jamón está a mitad de camino entre el maíz y el whisky tanto desde el punto de vista de las calorías por onza como en lo que se refiere a su carácter duradero. Ciudades estadounidenses como «Porkopolis» (Cincinnati) y Chicago se especializaron en el sacrificio y el salado del ganado que transportaban hasta allí los granjeros vecinos[23]. Los corrales de Chicago pasaron de la cría de porcino a la de vacuno cuando Gustavus Swift inventó un vagón refrigerado capaz de impedir que la carne de las reses sacrificadas se estropeara durante el trayecto. Al igual que muchas innovaciones importantes, la gran idea de Swift parece ahora de una obviedad deslumbrante. Ponía el hielo encima en lugar de debajo de las medias reses, de forma que se derretía sobre ellas y las mantenía frías[24].

Al igual que Chicago, Detroit se desarrolló como nodo de la gran red ferroviaria y acuática mucho antes de que Henry Ford fabricara su primer modelo T. Entre 1850 y 1890, la población se multiplicó por diez: la ciudad pasó de tener 21.000 habitantes a tener 206.000[25]. El desarrollo de Detroit estuvo íntimamente ligado a su vía fluvial, el río Detroit, que constituía parte del trayecto entre las tierras de labranza de Iowa y las mesas de Nueva York. En 1907, a lo largo del río Detroit se desplazaban 67 millones de toneladas de bienes, más de tres veces la cantidad total que pasaba por los puertos de Nueva York o de Londres[26].

En Europa las ciudades industriales también brotaron junto a vías fluviales. El corazón industrial de Alemania, el Ruhr, lleva el nombre del río que da acceso a la región minera en cuestión. Las grandes ciudades industriales de Liverpool y Manchester estaban

unidas entre sí por el río Mersey y por canales construidos durante el siglo XVIII[27]. Asimismo, durante la era georgiana la construcción de canales comunicó a Birmingham con el puerto de Bristol[28]. En la década de 1830, las vías férreas fueron el complemento de las vías fluviales y garantizaron que las áreas industriales estuvieran todavía mejor comunicadas entre sí y con los mercados globales[29].

Los empresarios acudían a Nueva York, Chicago y Detroit deseosos de acceder a los puertos, a otros industriales y a los consumidores urbanos. El dinero que las industrias se ahorran en costes de transporte cuando se establecen cerca de otras empresas y de su clientela es un ejemplo de «economías de aglomeración», es decir, de los beneficios resultantes de la agrupación en ciudades. El amplio mercado interior de la ciudad en expansión y su acceso por vía fluvial a otros clientes también permitió a los industriales aprovecharse de lo que los economistas llaman «rendimientos de escala», término que se refiere al hecho de que en las fábricas más grandes que producen mayor número de unidades, como las grandes refinerías azucareras o las fábricas de automóviles, los costes por unidad son menores.

DETROIT ANTES DEL AUTOMÓVIL

Algunas de las empresas más grandes y de mayor éxito de Detroit, como Detroit Dry Dock, ofrecían servicios a las inmensas cantidades de barcos que estaban atracados junto a la ciudad. Detroit Dry Dock se constituyó en 1872, y a lo largo de los treinta años siguientes se convirtió en una de las constructoras de barcos más importantes de los Grandes Lagos. Henry Ford llegó a Detroit Dry Dock en 1880. Ford ya había trabajado como maquinista para una empresa más pequeña que,

según su biógrafo Allan Nevins, «seguramente ofrecía mejores oportunidades para una formación integral que la mayoría de las grandes fábricas», pero fue en Dry Dock donde Ford se vio expuesto por primera vez a la producción tecnológicamente sofisticada de motores[30]. Detroit tenía acceso fácil a madera y mineral de hierro, y sus astilleros estaban en el centro del sistema de los Grandes Lagos. Era natural que esta ciudad se especializase en la construcción de motores de barcos, y su veteranía en la construcción y reparación de motores convirtió a Detroit en el punto idóneo para la fabricación de coches[31].

El automóvil era una idea nueva que combinaba dos ideas viejas: el carro y el motor. Tanto los carros como los motores se venían fabricando en Detroit desde hacía muchísimo tiempo. Se construían y se mantenían motores para los barcos de los Grandes Lagos, y se fabricaban carros con la abundante madera de los bosques de Míchigan. Henry Ford dio sus primeros pasos en el negocio de los motores, y Billy Durant, el empresario que fundó General Motors, empezó a fabricar carros tirados por caballos en la localidad de Flint, a poca distancia de Detroit[32].

A finales del siglo XIX, Detroit se parecía mucho a Silicon Valley en las décadas de 1960 y 1970. «Motor City» prosperó como un semillero de pequeños innovadores, muchos de los cuales centraron su atención en el último grito: el automóvil. Gran parte de la ciencia fundamental del automóvil había sido desarrollada en Alemania durante la década de 1880, pero en Estados Unidos los innovadores alemanes no tenían protección alguna para su patente. En consecuencia, los estadounidenses estaban compitiendo furiosamente entre ellos para averiguar cómo producir buenos coches en masa[33]. Suele existir una clara correspondencia entre la presencia de empresas pequeñas y el desarrollo posterior de una región[34]. La competición, el fenómeno de las «carreras entre hombres», parece engendrar el éxito económico.

Después de que Ford abandonara Detroit Dry Dock en

1882, regresó a su granja familiar y siguió experimentando con motores[35]. Amplió su experiencia haciendo funcionar la trilladora Westinghouse de un vecino[36] y utilizó sus conocimientos para obtener un empleo en dicha empresa[37], a la vez que en su tiempo libre experimentaba con motores de vapor; incluso llegó a construir un prototractor[38]. En 1891, cambió de bando y se pasó a las filas de la empresa archirrival de Westinghouse, la Edison Illuminating Company[39]. En 1893, le ascendieron a ingeniero jefe de la fábrica de Detroit[40]; cuando Ford explicó a Edison sus ideas sobre coches, el gran inventor al parecer le respondió: «¡Joven, ahí está el futuro!»[41].

Ford utilizó la experiencia y los conocimientos acumulados en Edison para empezar a experimentar con vehículos de motor. En 1896, después de trabajar duro durante dos años en un taller que tenía detrás de su casa, produjo el Ford Quadricycle. El Quadricycle era un vehículo sencillo equipado con ruedas de bicicleta, pero su velocidad tope de 32 kilómetros por hora[42] bastó para impresionar a un magnate maderero, que financió la primera empresa automovilística de Ford en 1899[43]. Los primeros coches de Ford eran caros y de escasa calidad[44], una combinación poco afortunada, y en 1901 abandonó la empresa que había fundado. El magnate maderero no tiró la toalla tan fácilmente[45]; contrató a otro ingeniero y rebautizó la empresa, a la que le puso el nombre del fundador de la ciudad de Detroit: Cadillac.

En 1900 Nueva York albergaba a una proporción mayor de los fabricantes de automóviles del país que Detroit, pero a comienzos de siglo se produjo en esta ciudad una eclosión de empresas automovilísticas. Parecía haber un incipiente genio del automóvil en cada esquina. Tanto Ford como Ransom Olds, los hermanos Dodge, David Dunbar Buick y los hermanos Fisher trabajaban en «Motor City»[46]. Algunos de estos hombres fabricaban coches, pero en Detroit también había muchos proveedores independientes, como los hermanos Fisher, que

podían abastecer a las empresas incipientes. Ford pudo abrir una nueva empresa con el apoyo de los hermanos Dodge, que fabricaban componentes de motor y de chasis, y que le proporcionaron tanto financiación como piezas[47].

Poco a poco, los coches de Ford fueron abaratándose y haciéndose más veloces. En 1906, Ford produjo su modelo N, un coche de 476 kilos de peso que se podía adquirir al bajísimo precio de 500 dólares; vendió tantos (más de 8.500) que se colocó en primera fila de la industria automovilística[48]. En 1908, Ford lanzó su modelo T al reducido precio de 825 dólares (alrededor de 19.000 dólares al cambio de 2010)[49]. Cinco años más tarde, Ford empezó a producir el modelo T en una cadena de montaje, lo que aumentó la velocidad y el rendimiento de su fábrica. Por supuesto, el proceso de industrialización en masa (la división de procesos de fabricación complejos en tareas sencillas) es muy anterior a Ford. Ya en 1776, Adam Smith había celebrado el rendimiento que la división del trabajo había permitido lograr en una fábrica de alfileres. Ford se limitó a llevar este proceso un paso más allá utilizando máquinas para mover las partes y asegurándose de que los actos de sus trabajadores estuvieran perfectamente sincronizados con ellas[50].

En el último capítulo mencionamos el corolario de complementariedad de Jevons, según el cual unas tecnologías de la información más eficientes aumentan el valor de la información asimilada cara a cara, pero no todas las nuevas tecnologías potencian los beneficios del conocimiento. Las cadenas de montaje de Henry Ford son un ejemplo de una extraña criatura: la idea destructora de conocimientos. Si la tecnología de la información parece multiplicar los beneficios de la inteligencia, las máquinas que reducen la necesidad de ingenio humano producen el efecto contrario. Al convertir a los seres humanos en engranajes de una inmensa empresa industrial, Ford consiguió que los trabajadores fueran muy

productivos sin que tuvieran que saber gran cosa. Sin embargo, cuando la gente necesita saber menos, también tiene menos necesidad de ciudades que difundan el conocimiento. Cuando una ciudad engendra una poderosa idea destructora de conocimientos, no está haciendo sino preparar su propia destrucción.

La ironía y, en definitiva, la tragedia de Detroit es que sus dinámicas pequeñas empresas y sus proveedores independientes pusieron los cimientos de gigantescas empresas automovilísticas plenamente integradas que luego se convirtieron en sinónimos de estancamiento. Ford descubrió que la producción en masa abarataba sus coches, pero aquellas fábricas mastodónticas y autosuficientes eran antitéticas a las virtudes urbanas de la competencia y la comunicación. Ford descubrió cómo fabricar cadenas de montaje capaces de aprovechar los talentos de estadounidenses escasamente formados, pero a largo plazo perjudicó económicamente a Detroit al convertirla en una ciudad con menor nivel de formación.

Las empresas automovilísticas que triunfaron compraron a sus compañías proveedoras, como Fisher Body, y también a sus competidoras. Hacia la década de 1930, solo los empresarios mejor financiados y más temerarios habrían osado enfrentarse a General Motors y a Ford. El mundo intelectualmente fecundo de los empresarios urbanos independientes había sido reemplazado por un puñado de grandes empresas que tenían todo que perder y muy poco que ganar con la experimentación radical.

Henry Ford y el Detroit industrial

A medida que las empresas automovilísticas fueron renunciando a innovar y se volcaron en la producción en masa, establecerse

en la ciudad ya no tuvo ventaja alguna. Los núcleos urbanos densos son lugares ideales para la gestación de nuevas ideas, pero no para fabricar millones de modelos T. El proyecto de Ford de producir en masa requería una fábrica demasiado grande para que la alojase ciudad alguna. En 1917 empezó a construir la planta de River Rouge en Dearborn, al sudoeste de Detroit[51]. Allí erigió un complejo de tres edificios dotado de un área de trabajo de 650.000 metros cuadrados[52]. River Rouge tenía su propio muelle, vías férreas y central eléctrica. Las materias primas podían ser transformadas en coches en el interior de una sola instalación[53].

La planta de River Rouge de Ford inició el proceso de trasladar la fabricación a las afueras, que prosiguió a lo largo del siglo XX. Pese a que el coche nació en la ciudad, acabó siendo un hijo muy rebelde. Los automóviles permitieron a los estadounidenses vivir en los alrededores, lejos de los tranvías y de las aceras. Los camiones permitieron construir fábricas en lugares distantes de las vías férreas. Tanto el coche como el camión permitieron a particulares y a empresas hambrientos de espacio abandonar unas áreas urbanas densamente pobladas.

Durante la década de 1950, tanto Nueva York como Detroit empezaron a menguar a medida que las ventajas que en otro tiempo les aportaron sus puertos y patios de maniobras ferroviarios perdieron mucha importancia debido a que otras áreas también tenían fácil acceso a los mercados mundiales[54]. Entre 1890 y hoy, el coste real de desplazar una tonelada durante un kilómetro y medio cayó de veinte centavos a dos, así que ya no importaba tanto que una fábrica estuviera o no cerca de un centro de comunicaciones[55]. Antes de la Segunda Guerra Mundial, en las ciudades del norte las empresas soportaban altos costes laborales porque la red de transportes facilitaba mucho la compra de materias primas y el traslado de los productos acabados. Según iban cayendo en picado los costes del transporte, se hizo rentable construir fábricas en localidades

más baratas, como las fábricas en las periferias del tipo de River Rouge, los estados del sur en los que está prohibida la negociación colectiva o China. Al mismo tiempo, el auge del automóvil condenó a la obsolescencia a las viejas ciudades construidas alrededor del ferrocarril y los montacargas.

El movimiento sindical estadounidense surgió en esas ciudades más antiguas. Samuel Gompers, el fundador de la American Federation of Labor[56], fabricaba cigarros en Nueva York[57]. Decenas de miles de trabajadores de la confección de Nueva York se organizaron en sindicatos y obligaron a sus patronos a aumentarles el sueldo y mejorar sus condiciones de trabajo mediante huelgas masivas como la Gran Revuelta de 1910[58].

Las ciudades también dieron publicidad a la lamentable conducta de las grandes empresas, lo que contribuyó a granjear apoyo social para el movimiento obrero a comienzos del siglo XX. Una tarde de mayo de 1937[59], se congregaron en un paso elevado de peatones de River Rouge unos sindicalistas que habían intentado organizar a los trabajadores de Ford. Repartieron octavillas denunciando a Ford y posaron para hacerse una fotografía para el *Detroit News.* En ese momento, los pacíficos manifestantes fueron atacados por los empleados de seguridad de Ford. El *Detroit News* publicó imágenes de los secuaces de Ford golpeando a las mujeres y estrellándoles la cara contra el hormigón a los sindicalistas. Aquello fue un desastre de relaciones públicas para Ford, y la noticia convirtió a los sindicalistas en héroes. Pasaron otros cuatro años, pero finalmente Ford dio su brazo a torcer y firmó con la United Auto Workers un pacto que marcaría el comienzo de medio siglo de poder sindical en las ciudades industriales del norte[60].

En torno a esa misma época, el gobierno federal también contribuyó a aumentar el poder de los sindicatos. La Ley Nacional de Relaciones Laborales[61], aprobada en 1935, dificultó más el despido de trabajadores en huelga y condujo a

acuerdos entre empresas y sindicatos para que todos los trabajadores de una determinada instalación estuvieran obligados a afiliarse al mismo sindicato. En esas empresas era imposible contratar a rompehuelgas no sindicales, lo que daba a los trabajadores mayor poder para presionar a favor de sus reivindicaciones. Una empresa que ha invertido millones o miles de millones de dólares en infraestructura fija no puede tomar decisiones con facilidad si sus trabajadores van a movilizarse para conseguir salarios más elevados, más prestaciones, horarios más reducidos u otras concesiones. Si los trabajadores en huelga se hacen con el control de esa valiosa infraestructura, como sucede en las huelgas con ocupación del lugar de trabajo, pueden causar tales daños financieros que muchas veces la dirección cede. A corto plazo, el poder sindical se plasmó en salarios altos para los trabajadores de la confección de Nueva York y para los del automóvil de Detroit, pero a largo plazo esos salarios llevaron a esos fabricantes a abandonar dichas ciudades.

La Ley Taft-Hartley de 1947[62], que permitió a los estados aprobar leyes que prohibían la negociación colectiva[63] y la afiliación sindical obligatoria, contribuyó a la industrialización del Sunbelt y perjudicó a ciudades del norte como Detroit y Nueva York. En dichos estados, que a menudo estaban en el sur, los sindicatos tenían mucho menos poder de negociación, ya que las empresas siempre podían recurrir a trabajadores no sindicados. Como era de suponer, los industriales se han ido trasladando de forma continua a esos estados, lejos de las regiones industriales más antiguas de Estados Unidos. Un artículo clásico comparó los efectos de esta legislación sobre empleos fabriles en condados vecinos, en uno de los cuales regía y en el otro no, y reveló que entre 1947 y 1992 la industria creció a un ritmo de un 23,1 por ciento más en el lado antisindical de la frontera[64].

Durante las primeras décadas que siguieron a la Segunda Guerra Mundial, los altos salarios sindicales no fueron una carga

demasiado pesada para Detroit. Cuando la UAW sobrepujó a los Tres Grandes del automóvil para que subieran los salarios, los incrementos en los costes resultantes fueron trasladados al consumidor. Los beneficios de los fabricantes de automóviles eran tan grandes que podían soportar unos costes laborales que figuraban entre los más altos del planeta. Por supuesto, las empresas del automóvil podían tratar de abrir nuevas plantas en estados en los que los costes laborales eran inferiores, y eso condujo a que Detroit empezara a perder población incluso antes de que comenzara la decadencia de la industria del automóvil[65].

La decadencia de la industria acabó afectando a todas las viejas ciudades. Las industrias marítimas de Boston, que habían crecido gracias a los veleros clíper y el comercio con China durante la primera mitad del siglo XIX, se hicieron obsoletas con el auge de los barcos de vapor[66]. La industria de la confección de Nueva York se hundió a finales de la década de 1960 y comienzos de la siguiente[67]; entre 1967 y 1977 se destruyeron más de 300.000 empleos fabriles[68]. El éxodo de la industria urbana no fue algo inherentemente negativo —para la gente de a pie la fabricación de bienes en localidades con costes bajos no hacía sino abaratar esos bienes—, pero sí supuso un desafío mortal para las ciudades industriales del mundo.

Las mismas fuerzas que diezmaron a las ciudades industriales estadounidenses engendraron «cinturones de óxido» parecidos en Europa. En 1937, tres años antes de que naciera John Lennon, Liverpool tenía 867.000 habitantes[69]. Liverpool fue, y sigue siendo, un gran puerto que vinculó a Inglaterra con el resto del mundo. El algodón en bruto utilizado por las gigantescas fábricas textiles de Manchester se enviaba por barco a Liverpool, y el producto acabado salía de Inglaterra por ese mismo puerto. Al igual que en Nueva York, y por los mismos motivos, en Liverpool las refinerías de azúcar habían sido en otros tiempos un negocio boyante. Sin embargo, desde 1937, al

igual que Detroit, Liverpool ha perdido aproximadamente la mitad de su población[70]. Las tecnologías de ahorro de trabajo, como la containerización, dejaron sin empleo a miles de estibadores[71]. La reducción de los costes del transporte permitió a la industria trasladarse a zonas menos onerosas. En Gran Bretaña los sindicatos eran aún más poderosos que la UAW, y era mucho más costoso mantener una fábrica allí que instalarla en China. Londres se reinventó a sí misma con la ayuda de sectores intensivos en ideas como las finanzas, pero las zonas de producción de bienes, como Liverpool y el viejo norte industrial del país, siguen teniendo problemas.

Tras siglos de somnolencia rural, España estuvo entre los últimos países de Europa en industrializarse, pero incluso allí la era de la ciudad industrial ha llegado a su fin. En 1959, Franco otorgó tardíamente poderes a un nuevo equipo económico de tecnócratas que abrió la economía española al mundo[72]. Entre 1960 y 1975, España se urbanizó rápidamente, y su PIB creció con mayor rapidez que el de ningún país del mundo salvo Japón[73]. Los bajos salarios y la proximidad a Europa convirtieron sus puertos, como el de Bilbao, en ubicaciones naturales para industrias pesadas como el acero. Sin embargo, al igual que Detroit, cuando el precio del petróleo subió durante la década de 1970, Bilbao se resintió, el mundo se hundió en la recesión y otros países con costes más reducidos empezaron a competir con sus industrias[74]. Entre 1981 y 1995 la población de Bilbao descendió en un 14 por ciento[75].

El porqué de los disturbios

Las ciudades sufren directamente como consecuencia de la decadencia económica a raíz de la pérdida de empleos y la reducción de los salarios, pero el impacto negativo de estos

fenómenos también acarrea consecuencias indirectas, como los disturbios sociales y la disminución en los ingresos de la fiscalidad pública, que pueden ser igual de dañinas. El desmoronamiento de la ciudad industrial fue el telón de fondo de la ola de delincuencia y de conflictividad urbana de la década de 1960, por no hablar de la creciente impotencia de un sector público que solo aspiraba a mantenerse a flote. En los luminosos y optimistas días de comienzos de la década de 1960, muchas ciudades estadounidenses pasaron de manos de políticos maquinales de la vieja escuela a las de líderes jóvenes y carismáticos. En Detroit y Nueva York, una alianza de progresistas y afroamericanos llevó al poder a Jerome Cavanagh y a John Lindsay respectivamente. A diferencia de sus antecesores, a los que se consideraba como inductores de la brutalidad policial, Cavanagh prometió una actuación policial más ecuánime. Lanzó programas de discriminación positiva y se manifestó junto a Martin Luther King Jr. También John Lindsay se opuso a la brutalidad policial y apoyó la discriminación positiva. Quizá el momento de mayor gloria de Lindsay fue cuando, tras el asesinato de King, recorrió las calles de Harlem y calmó los ánimos dispensando calor humano y compasión.

Pero en definitiva ninguno de los dos alcaldes pudo controlar las fuerzas que estaban convulsionando su ciudad. A ninguno de los dos se le puede culpar de no haber logrado detener el éxodo industrial: el viento económico que soplaba en contra era demasiado fuerte. A ninguno de los dos tampoco se le puede culpar por las tensiones sociales que estallaron en las ciudades estadounidenses durante la década de 1960, que dejaron tras de sí una estela de dificultades económicas, expectativas crecientes pero frustradas y el colapso de los medios tradicionales de control social. Sin embargo, ambos alcaldes cometieron errores que contribuyeron a aumentar los problemas de sus respectivas ciudades.

El pecado que acosaba a Lindsay era su incapacidad de frenar los costes, sobre todo cuando se enfrentaba a duros sindicatos municipales y huelgas de transportes. Lindsay, que empezó siendo republicano, esperaba limitar los aumentos salariales, pero sus antecedentes como congresista por el distrito aristocrático de Manhattan no le habían preparado para imponerse a los trabajadores del transporte en un brutal pulso callejero. Acabó por preferir los aumentos salariales a las huelgas, y los costes del gobierno de la ciudad, cada vez mayores, se disimularon cada vez más mediante la contabilidad creativa, que condujo directamente a la práctica bancarrota de Nueva York en 1975. El error fatal de Cavanagh fue su propensión a arrasar los barrios bajos y construir grandes edificios con la ayuda de los fondos federales destinados a la renovación urbana. El mercado de la vivienda de Detroit vivió su mejor momento durante la década de 1950 y ya estaba deprimido cuando Cavanagh tomó posesión de su cargo. La ciudad estaba perdiendo habitantes y había viviendas de sobra. ¿Para qué subvencionar la construcción de más viviendas? Las ciudades exitosas tienen que construir para satisfacer una creciente demanda de espacio, pero eso no quiere decir que edificar sea el fundamento del éxito de una ciudad.

Puede que la renovación urbana, tanto en Detroit como en Nueva York, haya sustituido barriadas escasamente atractivas por relucientes edificios nuevos, pero contribuyó poco a atajar la degradación urbana. Aquellos relucientes edificios nuevos eran en realidad aldeas Potemkin esparcidas por toda la nación, construidas para brindar a los políticos la apariencia del éxito urbano. Sin embargo, en Detroit había edificios de sobra; no hacían falta más. Lo que sí necesitaba Detroit era capital humano: una nueva generación de empresarios como Ford, Durant y los hermanos Dodge, capaces de crear una nueva gran industria, como estaban haciendo Shockley y los «hijos de Fairchild» en Silicon Valley. Puede que el mayor error de

política urbana de los últimos sesenta años haya sido invertir en construcciones en lugar de hacerlo en las personas, en unas ciudades en las que los precios ya eran bajos.

Ambos alcaldes fracasaron en la lucha contra la delincuencia. Entre 1960 y 1975, la tasa de homicidios de Nueva York se cuadruplicó, y la tendencia de Detroit era igual de preocupante[76]. No obstante, en las dos ciudades, la discriminación racial y la brutalidad policial condujeron a ambos alcaldes a hacer más hincapié en la responsabilidad que en el respeto a la ley. Los afroamericanos ya no estaban dispuestos a ser insultados por matones blancos, llevasen uniforme de policía o no. En Detroit, una ciudad en la que aproximadamente el 50 por ciento de la población era negra, un cuerpo de policía compuesto por un 93 por ciento de blancos no parecía demasiado integrado. Si bien alcaldes posteriores, como Rudy Giuliani, lograron reducir el nivel de delincuencia mediante una política policial rigurosa, durante la década de 1960 no estaba nada claro que la imposición agresiva del respeto a la ley pudiera servir para mantener la paz.

A menos de una milla de la esquina de Elmhurst Street, en Rosa Parks Boulevard, en la esquina con Clairmount Street, hay un parque en ruinas. En ese lugar se produjo un acontecimiento del que Detroit todavía no se ha recuperado casi medio siglo después. En la madrugada del domingo 23 de julio de 1967, en un club situado en esa esquina se estaba celebrando una fiesta de bienvenida para unos veteranos que acababan de regresar de Vietnam cuando el departamento de policía de Detroit organizó una redada. La brigada antivicio, que tenía una unánime reputación de brutalidad entre la población negra de la ciudad, tardó un buen rato en llevarse a rastras a los ochenta y cinco juerguistas. Se congregó una multitud de unas doscientas personas que empezó a abuchear y a lanzar botellas contra la policía, a la que pusieron en fuga. La muchedumbre fue creciendo y muy pronto Detroit estaba en llamas[77].

Los disturbios urbanos son un típico fenómeno de punto de inflexión. Ser uno de tres amotinados es peligroso (es probable que la policía te detenga), pero las posibilidades de ser detenido son mucho menores cuando se es uno entre tres mil. En Detroit, más de mil agentes de policía fueron incapaces de dominar a los miles de amotinados que se habían lanzado a incendiar y a saquear[78]. Cavanagh perdió por completo el control de su ciudad. Los disturbios no cesaron hasta después del martes[79], cuando miles de paracaidistas de la 82 y 101 divisiones aerotransportadas se presentaron en la ciudad con vehículos blindados. Antes de que estos refuerzos acabaran con la violencia, murieron 43 personas, 1.400 edificios fueron incendiados, 1.700 comercios fueron saqueados y se produjeron 7.000 detenciones[80].

Es fácil comprender por qué se sublevaron los ciudadanos afroamericanos de Detroit. Habían sido tratados con brutalidad por un cuerpo de policía lleno de blancos sureños. Habían sido sistemáticamente excluidos de los empleos en la industria automovilística durante décadas, y solía darse el caso de que los empleos que desempeñaban o tenían salarios más bajos u ofrecían peores condiciones de trabajo. Las estadísticas demuestran que Detroit no era de ningún modo la única ciudad que había atizado esta clase de ira entre la población negra, y los disturbios fueron más frecuentes en las ciudades en las que había gran cantidad de jóvenes afroamericanos en paro.

De hecho, en las ciudades con más policía se producían menos disturbios[81]. Por desgracia, la única forma eficaz de poner fin a los disturbios una vez que empiezan parece ser la imposición de medidas draconianas. Tres grandes expertos en conflictos sociales resumieron sus investigaciones acerca del vínculo entre dictaduras y disturbios con esta concisa frase: «La represión funciona»[82]. Los regímenes brutales que castigan los disturbios con severidad padecen menos disturbios, lo que quizá explique por qué en las democracias hay más disturbios que en

las dictaduras, y por qué en las ciudades más progresistas del norte se produjeron muchos más disturbios que en el sur racista.

Los disturbios son un ejemplo de actividad colectiva posibilitada por las ciudades; quizá parezcan una maldición, pero los disturbios que se produjeron cerca de Steenvorde dieron comienzo a la revuelta holandesa que desembocó en la primera república moderna de Europa, y la acción indisciplinada de la multitud de Boston fue un elemento decisivo del proceso que condujo a Estados Unidos hacia la revolución y la república. Thomas Jefferson escribió: «Considero a las grandes ciudades pestíferas para la moral, la salud y las libertades del hombre», pero sus propias libertades debían mucho a agitadores urbanos como Sam Adams y John Hancock, que lograron crear un conflicto con Inglaterra precisamente porque el gran puerto de Boston permitía congregar a una muchedumbre como por arte de magia.

Al igual que el rey Jorge III, los alcaldes de las ciudades estadounidenses de la década de 1960 podían responder a los disturbios de dos formas. Una de ellas era reforzar a la policía y hacer las calles más seguras a base de encerrar a la gente; la otra era ponerse en el lugar de los amotinados y tratar de crear una sociedad más justa. Hay muchos argumentos a favor de la segunda opción, que sedujo tanto a Lindsay como a Cavanagh. En las décadas de 1960 y 1970, muchos líderes de mentalidad reformista se esforzaron por lograr una mayor igualdad racial y social en sus ciudades. Por desgracia, esos líderes solo lograron demostrar lo difícil que es corregir los grandes males sociales a escala municipal.

La espantosa historia del racismo estadounidense ayuda a explicar por qué tantos afroamericanos se amotinaban en la década de 1960, pero esa historia no cambia el hecho de que esos disturbios hicieron un daño tremendo a las ciudades de este país, y en especial a sus habitantes afroamericanos. Al fin y al cabo, los amotinados no estaban quemando los hogares de los

prósperos residentes blancos de las afueras. Aquellos disturbios y las tasas de delincuencia en aumento ayudaron a crear la impresión de que la civilización había abandonado la ciudad. En consecuencia, muchos de los que podían abandonar Detroit lo hicieron.

REINVENCIÓN URBANA: NUEVA YORK DESDE 1970

En fecha tan reciente como la década de 1970, prácticamente todas las viejas ciudades industriales parecían igualmente condenadas. Tanto Nueva York como Detroit se tambaleaban a raíz de la decadencia de sus industrias clave y, en todo caso, Nueva York parecía haber salido peor parada, porque la industria del automóvil seguía más estrechamente ligada a Motown de lo que el sector textil lo estaba a Gotham. En 1977, los trabajadores de Wayne County, Míchigan, donde se encuentra Detroit, ganaban más que los trabajadores de Manhattan[83]. En 1975, el estado de Nueva York fundó la Corporación Municipal de Asistencia para hacerse cargo de las finanzas de la ciudad e impedir que se hundiera en la bancarrota, pese a que los impuestos de la ciudad se contaban entre los más altos del país[84].

Sin embargo, mientras que Detroit ha seguido hundiéndose, Nueva York ha resurgido.

No faltan explicaciones para el renacimiento de Nueva York. Algunos fans de los Yankees creen que fueron las carreras de Reggie Jackson las que devolvieron a la ciudad su magia. Los urbanistas más «enrollados» apelan a Andy Warhol y a las bellas artes[85]. El alcalde Giuliani se adjudica el mérito del renacimiento de la ciudad a sí mismo. Todas estas opiniones contienen una parte de verdad, pero la resurrección de Nueva York estuvo ligada ante todo a una eclosión de actividad

empresarial, buena parte de la cual se produjo en el sector de los servicios financieros. En 2008, los empleados del sector que la Agencia del Censo Estadounidense clasifica bajo la curiosa rúbrica de Valores, Contratos sobre Materias Primas y Otras Inversiones Financieras y Actividades Relacionadas cobraron más de 78.600 millones de dólares, sin contar todos los desembolsos verdaderamente grandes realizados a los propietarios de las compañías financieras[86].

La capacidad de aguante de Nueva York ya era todo un enigma hace sesenta años, y el economista Benjamin Chinitz propuso a los empleados de las grandes acerías de Pittsburgh que enseñasen a sus hijos a obedecer al jefe y no meterse en líos, mientras que los fabricantes textiles de Nueva York enseñaron a los suyos a correr riesgos[87]. Desde luego, el padre del millonario financiero Sandy Weill, que empezó como modisto y luego se dedicó a la importación de acero, tuvo un hijo que estaba más cómodo dirigiendo una empresa que trabajando para otra persona[88].

Hace mucho que las ciudades provocan eclosiones intelectuales, en las que una idea inteligente engendra otras. El renacimiento artístico de Florencia fue una de ellas; la Revolución Industrial en Birmingham y Manchester fue otra. En el Nueva York de finales del siglo XX la expansión de las finanzas fue alentada precisamente por una innovación semejante, la capacidad de cuantificar la relación entre riesgo y rentabilidad, que facilitó la venta de activos más arriesgados a los inversores, desde bonos basura a títulos de crédito hipotecario, y a su vez esto permitió emprender actividades más arriesgadas y de alta rentabilidad, como las adquisiciones apalancadas de empresas que rendían menos de lo esperado[89], caso de RJR/Nabisco[90]. Los actuales millonarios de los fondos de protección no son sino el último eslabón en una larga cadena de innovadores intercomunicados.

Para los millones de personas de todo el mundo que miraban

con recelo a las innovaciones financieras de Nueva York, la historia de Michael Bloomberg, un operador de bonos que se convirtió en empresario de otro sector, era más fácil de comprender. En la década de 1970, Bloomberg estaba en la cresta de la ola y dirigía el recinto de operaciones de Salomon Brothers hasta que le desterraron al universo de los empollones especializados en el desarrollo de sistemas antes de despedirle en 1981. Luego Bloomberg se metió en el mundo de la informática y a lo largo de las tres décadas siguientes convirtió su empresa en un gigante ofreciendo a los operadores financieros de Wall Street exactamente lo que cada vez solicitaban más: teclados libres de jerga y un enorme caudal de información actualizada constantemente.

Sin embargo, aunque Bloomberg hizo su fortuna moviendo información electrónicamente, conoce el valor del trabajo cara a cara. Abrió su despacho en una oficina de planta abierta como la que había dirigido en Salomon para seguir las pautas de los recintos de operaciones de Wall Street, y la libre circulación de información en el seno de la empresa contribuyó a su éxito. En la mayor parte del mundo, los ricos se parapetan tras grandes despachos y paredes decoradas, pero en los recintos de operaciones, algunas de las personas más acaudaladas del mundo trabajan directamente unas encima de otras. Los operadores ricos renuncian a la intimidad en aras del conocimiento procedente de la cercanía con otra gente. En cierto sentido, los recintos de operaciones no son sino ciudades en miniatura. Cuando, en 2002, Bloomberg volvió a cambiar de profesión para convertirse en alcalde de Nueva York, se llevó la planta abierta al ayuntamiento consigo[91].

Mientras Nueva York resurgía de sus cenizas convertido en un fénix financiero, Detroit continuó hundiéndose inexorablemente. El fracaso de Motor City fue, en muchos sentidos, el legado del éxito de Henry Ford. Son las tradicionales virtudes urbanas, propias del Detroit

decimonónico, las que posibilitan la reinvención de las ciudades: trabajadores cualificados, pequeños empresarios y la interacción creativa entre distintas industrias. El Detroit de finales del siglo XX estaba dominado por una sola industria que daba empleo a cientos de miles de trabajadores poco cualificados en tres inmensas empresas verticalmente integradas. ¡Qué mezcla tan tóxica!

En las ciudades con grandes empresas, como Detroit, el empleo ha crecido menos que en las ciudades en las que hay muchas pequeñas empresas. En las áreas metropolitanas, un aumento del 10 por ciento en el número de empresas por trabajador en 1977 estuvo ligado a un 9 por ciento más de crecimiento en el empleo entre 1977 y 2000. Esta relación permanece invariable, con independencia de la clase de industrias de que se trate, lo antiguas que sean las empresas o lo grandes que sean las ciudades[92].

Las grandes empresas verticalmente integradas pueden ser productivas a corto plazo, pero no dan lugar a la clase de competencia enérgica y a las nuevas ideas fundamentales para el éxito urbano a largo plazo. Ningún pequeño empresario, aunque tuviera la experiencia y el garbo de John DeLorean, podría competir de forma exitosa con los Tres Grandes. Detroit ha sofocado la diversidad y la competencia imprescindibles para estimular el desarrollo. Es más, la ciudad de la cadena de montaje nunca invirtió en las instituciones educativas que permitieron a ciudades más diversificadas, como Boston, Milán y Nueva York, resurgir de sus cenizas.

Entretanto, la reducción de los costes del transporte facilitó a los competidores europeos y japoneses la venta de sus coches en el mercado estadounidense. Mientras que los Tres Grandes de Detroit habían perdido desde hacía mucho el apetito por correr riesgos radicales, Soichiro Honda estaba fabricando unos cochecitos muy eficientes en el consumo de combustible. La industria automovilística de Detroit se mantuvo a flote

mediante innovaciones esporádicas como el monovolumen y los 4×4, pero su hegemonía había tocado a su fin. En la década de 1970, cuando los altos precios de la gasolina acabaron haciendo que los estadounidenses perdieran el interés por los Cadillac Eldorado y los Chrysler Imperial, Detroit dejó de tener salidas. A medida que la industria automovilística entró en declive, Detroit se fue hundiendo cada vez más. La era de la ciudad industrial, con sus inmensas fábricas y sus poderosos sindicatos, había terminado.

La rabia justiciera de Coleman Young

El hundimiento de Detroit tiene más que ver con razones económicas que con razones políticas, pero la respuesta política a la decadencia de la ciudad no hizo sino empeorar las cosas. Nueva York respondió a la crisis de los años setenta renunciando al sueño de poner fin a la injusticia social a escala local y eligiendo, por el contrario, a alcaldes centristas y eficientes, como Koch, Dinkins, Giuliani o Bloomberg, que estaban decididos a lograr que la ciudad atrajera a empresarios y a gente de clase media. Detroit estuvo gobernada por un cruzado lleno de pasión cuya ira era comprensible pero estéril.

La familia de Coleman Young se trasladó de Alabama a Detroit durante la década de 1920[93]. Young obtuvo un empleo en Ford[94] pero acabó en la lista negra de la industria automovilística por participar en actividades sindicales y en el movimiento por los derechos civiles[95]. Durante la Segunda Guerra Mundial, se alistó como bombardero en los Tuskegee Airmen. Esta unidad, formada íntegramente por hombres de color, ofreció a los afroamericanos la primera oportunidad de volar por su país. En 1943, las enconadas tensiones raciales de Detroit desembocaron en disturbios masivos, que al parecer se

inciaron cuando unos jóvenes blancos atacaron a personas de color en los parques de Belle Isle[96]. Los agentes de policía blancos respondieron matando a tiros a diecisiete jóvenes negros y ni a un solo blanco[97]. El gobierno federal consideró prudente trasladar la unidad de bombardeo de Young, destinada en las inmediaciones de Detroit, primero a Kentucky y después a Freeman Field, en Indiana[98].

En Freeman Field había dos clubes de oficiales para los instructores blancos y los reclutas negros, separados pero no iguales. Young puso en práctica sus aptitudes como sindicalista, que había adquirido en las calles de Detroit, para poner fin a la segregación entre ambos clubes. Los oficiales negros entraron en masa en el club de los blancos y fueron arrestados. Finalmente, como consecuencia de la presión de grupos afroamericanos, fueron puestos en libertad y trasladados de nuevo a Kentucky, donde el club de oficiales estaba abierto a todos, pese a que los oficiales blancos también podían acudir a otro club que se encontraba en Fort Knox.

Tras la guerra y durante dieciocho años, Young fue ascendiendo en el escalafón político de Detroit. En 1951 fundó el National Negro Labor Council[99], cuyo radicalismo atrajo la atención del Comité de Actividades Antiamericanas durante la era McCarthy. Cuando le interrogaron acerca de sus colegas, Young se negó a contestar alegando: «No he venido aquí a hacer de chivato»[100]. Finalmente, en 1963, cuando los tiempos se hicieron más propicios al radicalismo, fue elegido senador por el estado[101]. Tres años después se convirtió en el jefe de la minoría en el Senado[102], donde consiguió que se aprobaran leyes de vivienda que limitaban la segregación[103] y también contribuyó a que se aprobara el primer impuesto sobre la renta de Detroit[104].

Los impuestos locales sobre la renta ilustran el problema de intentar crear una sociedad justa ciudad por ciudad. El efecto inmediato del impuesto sobre la renta de Young fue quitar

dinero a los ricos para financiar servicios que ayudaran a los pobres. El efecto indirecto que tiene un impuesto sobre la renta local es animar a los ciudadanos más ricos y a las empresas a marcharse. Una investigación realizada por cuatro economistas reveló que en tres de cada cuatro grandes ciudades el aumento de las tasas impositivas apenas incrementa los ingresos fiscales porque en presencia de una tasa impositiva mayor la actividad económica se esfuma muy rápidamente[105]. En una ciudad en decadencia como Detroit, los intentos bienintencionados de llevar a cabo una redistribución local pueden fracasar con mucha facilidad, pues aceleran el éxodo de las empresas y de los particulares más ricos, lo cual no hace sino aislar más a los pobres.

Después de que los disturbios destruyeran la carrera de Jerome Cavanagh, este se retiró, y finalmente, en 1973, a medida que la población negra de Detroit fue aumentando, Young fue elegido alcalde[106]. Su franqueza dio voz a las expectativas de la comunidad negra, frustradas durante mucho tiempo, y ganó con gran facilidad las cuatro siguientes elecciones[107] debido a que Detroit se había convertido en una ciudad en la que el porcentaje de población blanca, que era del 55,5 por ciento en 1970, había pasado a ser del 11,1 por ciento en 2008[108].

Durante los veinte años que estuvo en el cargo, el desparpajo de Young dominó los titulares. Creía que ser malhablado era útil: «Uno puede expresarse de forma mucho más directa, con mucha mayor precisión y de forma mucho más sucinta mediante improperios correctamente utilizados»[109]. Sostenía que los blancos ni siquiera eran conscientes de la dimensión de su racismo: «Las víctimas del racismo están mucho mejor situadas para decirte si eres racista o no que tú»[110]. Hubo quien creyó que Young estaba exhortando a los delincuentes a trasladarse a los barrios residenciales periféricos cuando les invitó a «abandonar Detroit» y «coger la carretera de los doce

kilómetros», la autopista que separa a Detroit de los barrios residenciales del norte[111]. Lo que es indudable es que el alcalde no soportaba a sus enemigos y que se alegraba de que se marcharan de la ciudad.

La beligerancia de Young daba a sus muchos partidarios la impresión de que en el ayuntamiento había un intrépido paladín luchando por ellos. Después de haber sido tratados como ciudadanos de segunda clase durante años, por fin los afroamericanos de Detroit podían sentirse orgullosos. Las amargas vivencias de Young con la injusticia racial le habían hecho reacio a tratar con delicadeza a la población blanca de la ciudad. Es más, el éxodo continuado de la población blanca de Detroit no hizo sino beneficiarle políticamente.

El efecto Curley

Hace mucho que los economistas sostienen que la capacidad de los ciudadanos de «votar con los pies» alienta una competencia entre gobiernos locales que genera los mismos efectos beneficiosos que la competencia entre empresas. Sin embargo, ese cuadro de color de rosa tiene límites reales. A veces, como demuestra la historia de Coleman Young y de Detroit, la posible fuga de votos puede crear incentivos políticos perversos que hacen empeorar a los gobiernos. He bautizado a este fenómeno con el apelativo de «efecto Curley» en honor del pintoresco alcalde de Boston James Michael Curley[112].

Curley tenía mucho en común con Young, y si acaso fue más deslenguado. Interpretó el papel de campeón de una minoría étnica pobre (los irlandeses) y obtuvo la victoria en las urnas con la promesa de enderezar viejos entuertos[113]. Hacía frecuentes declaraciones que enfurecían a la flor y nata de Boston, como calificar a los anglosajones como una «raza extraña y

estúpida»[114]. Fue elegido alcalde de Boston en cuatro ocasiones, lo que no llega a las cinco legislaturas de Young, pero hay que tener en cuenta que Curley también fue elegido como gobernador por una legislatura[115]. Asimismo, y a diferencia de Young, Curley ingresó en prisión en dos ocasiones[116], una por fraude postal y la otra por presentarse a un examen de la función pública haciéndose pasar por otra persona.

Un día del año 1916, durante el primer mandato de Curley como alcalde, un agente de reclutamiento británico pidió permiso al alcalde para invitar a los bostonianos de origen británico a luchar por Gran Bretaña durante la Primera Guerra Mundial. La respuesta de Curley fue: «Adelante, coronel. Llévese consigo hasta el último de esos malditos»[117]. Al fin y al cabo, la abrumadora mayoría de los protestantes de Boston de descendencia inglesa eran contrarios a Curley. Cuanto más se convertía Boston en una ciudad de irlandeses pobres, más probabilidades había de que James Michael Curley saliera reelegido.

El efecto Curley es una muestra del peligro de las políticas etnicistas, sobre todo en ciudades de las que es fácil marcharse. La economía de Boston se habría beneficiado si los patricios más acaudalados se hubieran quedado en la ciudad, pero Curley hizo cuanto pudo por deshacerse de ellos. El inmenso éxodo de los blancos más ricos también perjudicó a la economía de Detroit. Puede que Young nunca les dijera expresamente que se largaran, pero hizo poco por animarles a quedarse. Cuesta no comprender la ira del alcalde, dadas las injusticias que había padecido, pero la justa ira raras veces se plasma en políticas inteligentes.

La movilidad de la gente adinerada limita la capacidad de cualquier gobierno municipal para jugar a Robin Hood. Los ricos pueden marcharse de una ciudad deprimida y en decadencia con relativa facilidad. La clase media de Detroit huyó de Coleman Young trasladándose a las afueras.

Young sí tenía una estrategia económica para Detroit, aunque se equivocara de objetivo. En lugar de intentar atraer a personas inteligentes, acomodadas y emprendedoras, edificó, cometiendo así el mismo error que John Cavanagh, y confundiendo la ciudad edificada con la ciudad real. Durante siglos, los poderosos han utilizado las construcciones nuevas para ofrecer una imagen de éxito urbano. El emperador Vespasiano, que gobernó Roma durante el siglo I d. C., se dotó de un aura de legitimidad mediante inmensos proyectos de construcción como el Coliseo[118]. 1.700 años después, según la leyenda, el general Grigory Potemkin mandó construir una aldea falsa de aspecto próspero para impresionar a la emperatriz Catalina la Grande[119]. A los actuales gobernantes municipales les encanta posar durante las inauguraciones de grandes edificios que parecen demostrar que su municipio ha triunfado o ha resucitado. Durante décadas, el gobierno federal no hizo sino exacerbar esta tendencia ofreciendo miles de millones de dólares para la construcción y el transporte y mucho menos para las escuelas o la seguridad.

La tendencia a creer que una ciudad puede salir de la decadencia a fuerza de edificar es una muestra de la propensión a creer que la abundancia de nuevas construcciones conduce al éxito urbano. Las ciudades exitosas suelen construir porque la vitalidad económica lleva a la gente a estar dispuesta a pagar por el espacio, y, por tanto, a que las constructoras estén encantadas de complacerles. Sin embargo, edificar es una consecuencia del éxito, no su causa. Es una insensatez construir de más en una ciudad en decadencia que ya tiene más edificios de los que necesita.

Durante la década de 1970, el equipo de hockey de la ciudad,

los Detroit Red Wings, amenazó con trasladarse al extrarradio. Young respondió construyendo el Joe Louis Arena, que costó 57 millones de dólares (205 millones al cambio de 2010) y alquilándoselo a los Red Wings a precios de ganga[120]. La ciudad conservó su equipo deportivo, pero el coste fue enorme. En 1987, Detroit inauguró un sistema de monorraíl, el People Mover, que costó más de 200 millones de dólares (más de 425 millones al cambio de 2010)[121]. El sistema, de casi cinco kilómetros de largo, transporta todos los días a 6.500 personas y su mantenimiento requiere unos 8,5 millones de dólares anuales[122]. Quizá se trate del proyecto de transporte público más absurdo del país. Aunque se vendió al público con unas proyecciones de uso descabelladamente optimistas, solo consigue llenar una minúscula fracción de sus asientos. A Detroit nunca le hizo falta un nuevo sistema de transporte público. Las calles que se encuentran debajo del People Mover suelen estar vacías y podrían dar cabida a flotas enteras de autobuses.

La gran esperanza de la década de 1970 fue el Renaissance Center. El Center se benefició de deducciones de impuestos, así como del apoyo entusiasta de Cavanagh y Young, pero en realidad fue más un ejemplo de locura privada que pública[123]. De alguna manera, Henry Ford II pensó que Detroit podía ser salvada por un inmenso edificio dotado de cientos de miles de metros cuadrados de espacio para oficinas. Por desgracia, lo que necesitaba Detroit en aquellos años no era espacio nuevo. La construcción del Center costó 350 millones de dólares pero fue vendido a General Motors por menos de 100 millones de dólares en 1996[124]. Ahora es General Motors quien ocupa el gigantesco «elefante blanco»(2) de Henry Ford II.

En 1981, Coleman Young y General Motors hicieron causa común para emprender otro proyecto de construcción más. Young utilizó el pretexto del interés público para expropiar y

destruir 1.400 viviendas en el barrio étnico de Poletown[125]. Se produjeron protestas de activistas que llevaron el caso ante el Tribunal Supremo de Míchigan, pero Young se hizo con los terrenos de todas formas y se los entregó a General Motors para construir una nueva fábrica *high-tech* dentro de los confines del municipio[126]. La planta sigue en funcionamiento, y sus 188 hectáreas dan empleo a unas 1.300 personas, pero cuesta ver qué beneficios encierra obligar a más de 4.000 personas a reubicarse para crear una empresa tan intensiva en terrenos dentro de los límites de la municipalidad[127].

No cabe duda de que los proyectos de construcción de Detroit transformaron el aspecto de la ciudad. El Renaissance Center domina el horizonte. Viajar en el People Mover es como viajar a Disney World, si Disney World no estuviera en pleno corazón de una ciudad desesperada. Pero al igual que en otras ciudades en decadencia, se invirtieron miles de millones en infraestructura que la ciudad no necesitaba. Y como cabía esperar, ofrecer más edificios en un lugar que ya estaba lleno de edificios sin utilizar no ayudó en absoluto. Los fracasos de la renovación urbana expresan el fracaso a todos los niveles de gobierno para darse cuenta de que son las personas, no los edificios, las que de verdad determinan el éxito de una ciudad.

¿Podría haber salvado a Detroit otra política? Cuando Young fue elegido, Detroit ya estaba más allá de la salvación, y sospecho que hasta la mejor de las políticas no podría haber hecho otra cosa que abreviar su sufrimiento. Pero cabe imaginar un camino distinto, si se hubiera tomado décadas antes, cuando la ciudad era mucho más rica. Es posible que si la ciudad hubiera aprovechado su riqueza y su peso político, hubiera podido desarrollar el capital humano que ha sido la clave de la supervivencia de las ciudades posindustriales.

La dura realidad de la decadencia industrial y los fracasos políticos hicieron descender los ingresos per cápita de Detroit a solo 14.976 dólares en 2008, un 54,3 por ciento de la media estadounidense[128]. Incluso antes de que se hicieran sentir los efectos de la recesión en 2006, la tasa de desempleo de Detroit era del 13,7 por ciento, mucho más alta que la de la gran ciudad más próxima[129]. En Detroit los inviernos son crueles (en enero la temperatura media es de -4º C) y parece que a los estadounidenses les gustan los climas cálidos[130]. Durante el siglo pasado, no ha habido una variable más útil para pronosticar el crecimiento urbano que los inviernos templados. Teniendo en cuenta el frío y la miseria característicos de Detroit, a lo mejor no deberíamos estar preguntándonos por los motivos de su decadencia, sino por qué seguía teniendo 777.000 habitantes en 2008[131].

Para esa pregunta hay tantas respuestas como personas quedan en Detroit, y cada una de ellas podría contarnos algo que les gusta de su ciudad. Sin embargo, existe una razón fundamental que explica por qué la mayoría de ellos se quedan: viviendas baratas y duraderas. La población de cualquier zona está estrechamente ligada al número de viviendas que hay en ella, y estas no desaparecen de un día para otro[132]. Además, son demasiado valiosas para abandonarlas, al menos de forma inmediata. Los precios caen de forma acelerada, pero las viviendas siguen ocupadas, a menudo durante décadas. Según la Agencia del Censo, el 86 por ciento de las viviendas inventariadas del centro de Detroit se construyeron antes de 1960. La vivienda media de la ciudad está valorada en 82.000 dólares, muy por debajo del coste de las nuevas construcciones[133].

Cuando a una ciudad le va bien, puede crecer a gran velocidad siempre y cuando se puedan construir viviendas de

forma suficientemente rápida como para alojar a nuevos habitantes. Cuando las ciudades decaen, lo hacen de forma muy lenta, porque la gente se resiste a abandonar algo tan valioso como una vivienda. En cierto sentido, las viviendas duraderas son una bendición porque proporcionan espacio barato a gente con pocos recursos. El inconveniente que tiene mantener vivas a las ciudades mediante una política de viviendas baratas es que estas atraen de forma abrumadora a los pobres y crean núcleos de privaciones extremas que piden justicia social a gritos.

Menguar para llegar a la grandeza

En todo el mundo hay muchas ciudades que se han enfrentado a alguna versión del destino de Detroit, y los políticos han puesto en práctica muchas formas de abordar la decadencia urbana. Las ciudades estadounidenses han intentado salir de la decadencia fundamentalmente a fuerza de edificar. España ha recurrido a los transportes, y ha invertido miles de millones de dólares en trenes de alta velocidad, en parte como medio de impulsar el crecimiento económico de las zonas más pobres[134]. Otros países, como Italia, han recurrido a grandes subsidios fiscales para alentar la iniciativa privada en las regiones más pobres. Muchas ciudades europeas han probado suerte con estrategias culturales, como el Museo Guggenheim de Bilbao. En 2008, Liverpool se sumió en un frenesí de nuevas construcciones para celebrar su reinado de un año como Capital Europea de la Cultura[135]. ¿Realmente es capaz de invertir la decadencia urbana alguna de estas estrategias? ¿Cuáles de ellas generan beneficios que cubran sus costes?

En el siglo XIX, cuando el transporte de mercancías era enormemente prohibitivo, las ciudades que tenían buenas comunicaciones, como Nueva York o Liverpool, gozaban de

una ventaja tremenda. En la actualidad, transportar bienes y personas resulta bastante barato en casi todas partes, por lo que las mejoras ulteriores en materia de transportes ofrecen muchas menos ventajas.

Las inversiones en transportes obtienen su máxima efectividad cuando aceleran radicalmente la velocidad con la que una zona pobre accede a una metrópoli en auge y hambrienta de espacio. En España, una racha de inversiones en trenes de alta velocidad ha reducido radicalmente el tiempo de transporte entre Madrid y otras ciudades, como Barcelona y Ciudad Real. El tren de alta velocidad abrevia el trayecto de 225 kilómetros entre Madrid y Ciudad Real a 50 minutos de duración, y, ¡tachán!, la gente puede vivir en Ciudad Real y trabajar al mismo tiempo en la ciudad más grande de España. La población de Ciudad Real parece haber aumentado desde que llegó el AVE. En Inglaterra, país muy compacto, ciudades como Birmingham, Manchester y Liverpool han crecido de forma muy significativa como consecuencia de unos velocísimos enlaces de ferrocarril con Londres[136].

Sin embargo, los mismos elementos que han ayudado a Ciudad Real a beneficiarse de los ferrocarriles de alta velocidad están ausentes en gran parte del «cinturón de óxido» estadounidense. Siempre será más rápido viajar en avión a Nueva York desde Búfalo o Cleveland o Detroit que coger el tren. Entre Nueva York y esas ciudades hay mucho espacio sin urbanizar, así que ¿por qué iban a ser esos lugares relativamente distantes puntos naturales para los desbordamientos de trastienda? Unos enlaces más veloces con Nueva York beneficiarían indudablemente a ciudades como Filadelfia o New Haven, pero los espacios abiertos de Estados Unidos son demasiado grandes para que unos transportes terrestres más veloces revitalicen las zonas más remotas.

Otra forma de resucitar las ciudades es ofrecer a las empresas incentivos fiscales a cambio de instalarse en zonas

desfavorecidas. Las investigaciones han puesto de relieve que las exenciones fiscales aumentaron de forma significativa el empleo en zonas aquejadas de problemas, pero para generar un solo empleo fueron precisos cien 100.000 en exenciones de impuestos[137]. Sin embargo, costes aparte, ¿debería el gobierno recurrir siquiera al código fiscal para hacer malabarismos con la actividad económica? ¿Habría tenido algún sentido fiscalizar el Chicago o el Detroit decimonónicos para garantizar que la población de Salem, Massachusetts, siguiera creciendo? ¿Por qué debería la política federal alentar a las empresas a instalarse en lugares improductivos?

La política federal debe esforzarse por enriquecer y alentar a todo el mundo, no incitar a la gente a vivir en algún lugar en concreto. No es competencia del gobierno federal tratar de estimular el desarrollo económico al pie de las Montañas Rocosas, y cuesta ver qué sentido tiene gastar miles de millones de dólares para animar a la gente a mudarse a ciudades políticamente favorecidas. Los esfuerzos onerosos para renovar las ciudades suelen hacer más por las empresas bien conectadas que por los pobres que viven en esas áreas en decadencia. Aun suponiendo que la construcción de un museo en un vecindario deprimido aumente el valor de las propiedades y atraiga a una corriente constante de visitantes bohemios, eso no ayudará a una arrendataria a la que no le interesa el arte y que ahora tiene que pagar más por su piso.

El éxito del Museo Guggenheim ha acreditado el punto de vista según el cual las instituciones culturales pueden ser estrategias de renovación urbana exitosas. No cabe duda de que el icónico edificio de Frank Gehry ha estimulado el turismo, que ha pasado de 1,4 millones de visitantes en 1994 a 3,8 millones en 2005[138]; el museo atrae por sí solo a un millón de visitantes al año[139]. Eso no significa, sin embargo, que no haya «escépticos de Bilbao». Cierta investigación solo atribuyó 900 empleos nuevos al museo[140], proyecto que le costó a la

tesorería vasca 240 millones de dólares[141]. Ahora bien, el mayor problema que tiene sacar lecciones de Bilbao es que su caso está muy lejos de ser la norma. Por cada Guggenheim que triunfa, hay docenas de fracasos costosos, como el Centro Nacional para la Música Popular de Sheffield, Inglaterra, que fue construido con la esperanza de recibir a 4.000 visitantes nuevos al año. Atrajo a una cuarta parte de esa cifra cuando fue inaugurado en 1999 y tuvo que cerrar ese mismo año[142]. Leipzig también tenía un precioso museo de arte dotado de unas espléndidas salas que por desgracia no hacen sino resaltar la escasez de visitas que recibe el museo.

Leipzig es un ejemplo digno de ser emulado, no tanto por su estrategia cultural como por su política realista, consistente en aceptar la decadencia y reducir el número de viviendas vacías. En 2000, una quinta parte de las viviendas de la ciudad estaba vacía, un total de 62.500 unidades[143]. Tras negarse durante décadas a aceptar la realidad de la decadencia, el gobierno municipal reconoció por fin que esas unidades jamás volverían a alojar a nadie y que tenía más sentido demolerlas y reemplazarlas por espacios verdes. Arrasar viviendas vacías reduce el coste de los servicios urbanos, disminuye los riesgos de seguridad y convierte los horrores arquitectónicos en espacio disponible. Leipzig se dio como objetivo destruir 20.000 unidades de vivienda vacías.

En Estados Unidos, la ciudad de Youngstown, Ohio, que ha perdido más de la mitad de la población que tenía en 1970, también ha adoptado la política de menguar para llegar a la grandeza[144]. En 2005, su alcalde recién elegido destinó inmediatamente fondos a demoler viviendas abandonadas, y gran parte de ellas está siendo destruida[145]. Los parques, los espacios abiertos y los aparcamientos espaciosos sustituirán a lo que en otro tiempo fueron barrios densamente poblados. Esta estrategia no logrará hacer volver a la población de Youngstown, pero sí conseguirá que la ciudad sea más atractiva, menos

peligrosa y más barata de mantener. Y por fin hasta Detroit tiene un alcalde, David Bing, que comprende que la gente no va a volver y que las viviendas vacías deberían reemplazarse por un uso un poco más razonable del espacio[146]. El alcalde Bing no es un hombre desprovisto de compasión, pero también comprende el error de la edificación. Sabe que Detroit puede convertirse en una gran ciudad si cuida de su gente aunque tenga muchos menos edificios.

Los museos, los transportes y las artes desempeñan un papel importante en el éxito de las ciudades. Y sin embargo, los urbanistas tienen que ser realistas y esperar éxitos moderados, no grandes éxitos pasajeros. El realismo tiende a los proyectos pequeños y sensatos, no a apostar el futuro de una ciudad a una sola enorme y onerosa tirada de los dados. La verdadera recompensa de estas inversiones en servicios no reside en el turismo sino en atraer a ciudadanos cualificados, que son los que de verdad pueden hacer resucitar a una ciudad, sobre todo si están en contacto con la economía mundial.

El camino de regreso de las ciudades industriales en decadencia es largo y difícil. Tienen que deshacer el legado maldito de las grandes fábricas y de la industria pesada. Tienen que recobrar sus raíces como centros de pequeñas empresas y de comercio. Aparte de invertir en educación y en el mantenimiento de los servicios públicos esenciales mediante impuestos y normativas fiscales moderadas, los gobiernos poco pueden hacer para acelerar el proceso. No todas las ciudades resucitarán, pero la creatividad humana puede superar grandes obstáculos, sobre todo cuando se basa en la densidad urbana.

Pese a que la gente suele asociar la miseria y el fracaso urbano, fundamentalmente porque las ciudades decadentes atraen a los pobres mediante la oferta de viviendas baratas, la pobreza urbana no es intrínsecamente mala. De hecho, como veremos en el capítulo siguiente, la miseria suele ser uno de los indicadores del éxito de una ciudad.

CAPÍTULO 3

¿QUÉ TIENEN DE BUENO LOS BARRIOS DEPRIMIDOS?

Pocos placeres son tan sencillos o tan puros como tomarse una cerveza fresca y barata en un vaso de plástico en la playa de Ipanema de Río de Janeiro mientras se pone el sol. Suele hacer un tiempo sublime y la playa suele estar engalanada con gente hermosa. Si uno mira hacia el este, hacia el mar, puede contemplar un litoral espectacular rematado en el Pão de Açúcar. Tierra adentro, una hilera de edificios impresionantes se beneficia de las vistas que hay frente al mar. Hace cuarenta años desde que Río fue la capital de Brasil, y desde entonces su importancia política y económica ha disminuido, pero sigue siendo el lugar más agradable de un país agradable. La belleza de los edificios antiguos y una gran hermosura natural son la osamenta física sobre la que los nativos de Río, los cariocas, tejen un emocionante espacio urbano. Ese espacio es una meca para turistas, pero lo habitual es que los cariocas se lo pasen todavía mejor que los extranjeros.

Si miramos desde la playa de Ipanema hacia las colinas, nuestra mirada será atraída por la inmensa estatua de Cristo Redentor, el Corcovado. Sin embargo, si nos fijamos con atención, veremos que una mancha empaña esta arcadia urbana.

Las colinas que rodean Río están llenas de barrios de chabolas y favelas que a menudo carecen de electricidad o de alcantarillado. Su presencia en esas colinas es desconcertante e incongruente. Desde las colinas de Río se ven algunas de las mejores vistas del mundo, así que ¿por qué están ocupadas por chozas dispuestas sin ton ni son, en las que el imperio de la ley escasea tanto como las infraestructuras decentes? El espectáculo de las favelas recuerda a quienes visitan las playas que Río no solo es un lugar de recreo para los ricos, sino una ciudad donde más de un millón de pobres se hacinan en viviendas ruinosas.

Hace ya 2.500 años que Platón señaló en *La República* que «toda ciudad, por pequeña que sea, se divide en realidad en dos, la ciudad de los pobres y la ciudad de los ricos». Casi todas las ciudades de todos los países en vías de desarrollo tienen sus bolsas de pobreza y sus barrios de chabolas. En algunas ciudades, como Calcuta o Lagos, el sufrimiento puede estar tan extendido y ser tan extremo que los observadores no pueden evitar considerarla infernal toda ella. Hasta en el mundo desarrollado, las ciudades son mucho más pobres que las áreas no urbanas. En Estados Unidos, el índice de pobreza es del 17,7 por ciento en las ciudades y del 9,8 en las áreas residenciales[1].

La terrible persistencia de la miseria urbana parece acusar a las ciudades de ser sedes de la desigualdad y las privaciones. Muchos analistas urbanos ven una gran crisis en el problema de la megaurbe, con lo que suele designarse al inmenso número de pobres que viven en Bombay o en México D. F. Parecería prudente limitar el crecimiento de esas megaurbes, cuyas muchedumbres y miserias condenan a millones de personas a una existencia dura y sin perspectivas. En el mundo desarrollado, las zonas residenciales acogedoras y homogéneas pueden parecer lugares muy igualitarios comparados con el extraordinario abismo que separa a un millonario de la Quinta Avenida de un niño del gueto.

Ahora bien, el párrafo anterior está lleno de contrasentidos.

La presencia de la miseria en las ciudades, de Río a Róterdam, es una prueba de sus virtudes, no de su debilidad. Las megaurbes no son demasiado grandes; limitar su crecimiento causaría muchas más privaciones que beneficios, y el desarrollo urbano es una forma estupenda de combatir la miseria rural. El universo aparentemente igualitario del barrio residencial es, desde muchos puntos de vista, un problema mayor para la sociedad en conjunto, sobre todo para quienes no pueden costearse sus placeres, que el universo desigual de la ciudad.

Las ciudades no están llenas de pobres porque empobrezcan a la gente, sino porque las ciudades atraen a los pobres con la perspectiva de mejorar su suerte. Entre los recién llegados a las grandes ciudades la tasa de pobreza es mayor que entre los residentes de larga duración, y eso hace sospechar que, con el paso del tiempo, las fortunas de los habitantes de las urbes llegan a mejorar considerablemente[2]. La gente más pobre que acude a las ciudades desde otros lugares ni está loca ni se equivoca. Se instalan en las áreas urbanas porque las ciudades ofrecen ventajas de las que carecían en sus localidades de origen. El gran problema de los barrios urbanos deprimidos no es que haya demasiada gente viviendo en la ciudad, sino que con demasiada frecuencia esos habitantes están demasiado desconectados del corazón económico de la metrópoli. Las grandes masas de pobres urbanos plantean retos a los que es preciso hacer frente, y esos desafíos son el tema del siguiente capítulo, pero es mucho mejor desear vivir en un mundo cuyas ciudades puedan acomodar a millones de pobres rurales más que desear que esos emigrantes en potencia terminen sus días en el aislamiento agrícola.

Los barrios deprimidos de Río están abarrotados porque la vida en una favela es mejor que la miseria rural, embrutecedora y rutinaria. Río ha ofrecido desde hace mucho más oportunidades económicas, servicios públicos y actividades de ocio que las zonas desoladas del interior brasileño. Los guetos de

Estados Unidos estaban llenos de emigrantes que huían de los pogromos o de la miseria y de afroamericanos que huían de las penurias del trabajo agrícola y el racismo del sur. El gran motor económico del Manchester decimonónico estuvo ligado a ingentes cantidades de miseria, no porque la ciudad estuviera fracasando, sino porque sus fábricas atraían a gentes del campo ansiosas por encontrar trabajo. Es más, deberíamos preocuparnos más por las ciudades en las que no hay pobreza suficiente. ¿Por qué no logran atraer a los menos afortunados?

En una sociedad libre, las personas escogen el lugar donde quieren vivir, ya sea de forma explícita, cambiando de ciudad, o de forma implícita, quedándose en su lugar de nacimiento. La población de una ciudad nos dice lo que esa ciudad ofrece. Salt Lake City está llena de mormones porque es un buen sitio para ser mormón. En Londres hay muchos banqueros porque es un buen sitio para ser banquero. En ciudades como Río hay muchos pobres porque son sitios relativamente buenos para ser pobre. Al fin y al cabo, se puede disfrutar de la playa de Ipanema incluso sin dinero.

La libre circulación de personas significa que determinadas formas de éxito urbano pueden empobrecer a una ciudad. La economía hace hincapié en el papel de los incentivos. Cuando los beneficios que conlleva hacer algo aumentan, habrá más gente dispuesta a hacer ese algo. La ausencia de pobres en una determinada zona es un indicio de que carece de algo importante, como viviendas asequibles, transporte público o empleos para personas menos cualificadas. La gran paradoja de la pobreza urbana es que si una ciudad facilita la existencia a los pobres que viven en ella mejorando los colegios públicos o los sistemas de transporte colectivo, esa ciudad atraerá a más pobres.

Cuando, a lo largo de los últimos treinta años, las ciudades estadounidenses han dotado de nuevas paradas a los sistemas de tránsito rápido, en los alrededores de esas paradas la tasa de pobreza ha tendido a aumentar[3]. Eso no significa que los

transportes colectivos empobreciesen a la gente, sino más bien que los pobres valoran la posibilidad de poder desplazarse sin coche. El hecho de que el transporte público atraiga a los pobres y sea utilizado abrumadoramente por ellos es una ventaja, no un defecto.

¿Qué cosas atraen a los pobres a las áreas urbanas? Ante todo, el trabajo. La densidad urbana facilita el comercio y la formación de mercados. El mercado más importante del mundo es el mercado de trabajo, en el que los individuos alquilan su capital humano a los poseedores de capital financiero. Sin embargo, las ciudades hacen algo más que permitir que interactúen trabajadores y capitalistas. Ofrecen una amplia gama de empleos, a menudo miles; una gran ciudad es una cartera diversificada de empleadores.

En una ciudad, cuando un empleador quiebra, otro (u otros dos o incluso una decena) ocupará su lugar. Puede que esta mezcla de empleadores no ofrezca garantías contra el colapso global de una gran crisis, pero sin duda suaviza los altibajos del mercado. Una ciudad de una sola empresa, como Hershey, Pensilvania, depende de un solo empleador, y las vidas de sus empleados dependen de si a ese empleador le va bien o se hunde. No sucede así en Nueva York o Río de Janeiro, donde hay una plétora de fábricas de diversas industrias. Un estudio clásico realizado por dos economistas reveló que durante la desaceleración económica de las décadas de 1970 y 1980 en las ciudades en las que no había una gama de empleadores diversificada la tasa de desempleo fue casi un 3 por ciento más alta.

La simple variedad del empleo urbano también permite a la gente averiguar qué cosas hace bien y cuáles no. Durante milenios, la mayor parte de los seres humanos bregó en granjas con independencia de que tuvieran aptitud alguna para labrar la tierra o no. En una ciudad la gente puede pasar de una empresa a otra y de una industria a otra. A medida que la gente cambia

de empleo, averigua lo que le gusta y lo que se le da bien. ¿Imaginan la pérdida que habría supuesto para el mundo que Thomas Edison o Henry Ford hubiesen tenido que pasarse la vida cultivando la tierra en una granja?

Las favelas de Río

Las chabolas de Río tienen sus orígenes a finales del siglo XIX, cuando Brasil salía a bandazos de su pasado semifeudal. Durante las décadas de 1870 y 1880, cuando otros países del Nuevo Mundo, como Argentina y Estados Unidos, ya elegían a sus gobernantes, Brasil seguía estando regido por un emperador, el vástago de la ancestral casa real portuguesa de Braganza, y la esclavitud seguía siendo legal[4].

A mediados del siglo XIX, alrededor del 40 por ciento de la población de Río —80.000 personas— estaba compuesta de esclavos[5]. A medida que el abolicionismo fue creciendo como fuerza política, los esclavos fueron fugándose cada vez más a las ciudades para huir de la vida en las plantaciones. En el siglo XIX, los esclavos fugitivos de Río formaron aldeas de chabolas llamadas *quilombos,* que fueron las precursoras de las favelas[6]. Al emperador Pedro II le desagradaba la esclavitud, pero puede que el temor a las repercusiones políticas le impidiese proclamar la emancipación de los esclavos en el resto del país[7]. Finalmente, en 1888, cuando el emperador estaba fuera del país, su hija, que actuaba como regente, firmó la proclama de emancipación de Brasil[8], con lo que este país se convirtió en el último país de las Américas en abolir la esclavitud[9]. Al emperador no le habían faltado motivos para temer las repercusiones. Al año siguiente, un golpe militar apoyado por oligarcas indignados por la pérdida de sus propiedades humanas derrocó a la dinastía brasileña[10].

La primera favela auténtica no se originó en el entorno urbano de Río, sino en las depauperadas zonas rurales del nordeste brasileño, donde un predicador itinerante y antiguo abolicionista, Antonio Conselheiro, fundó una ciudad llamada Canudos y poblada por antiguos esclavos, e inició una rebelión fiscal[11]. En 1895 Canudos había llegado a los 30.000 habitantes, de manera que la negativa de Conselheiro a pagar impuestos no era un asunto de poca monta[12]. En 1896 estalló la guerra abierta y el gobierno envió a miles de soldados a tomar el poblado por la fuerza[13]. Murieron 15.000 personas antes de que cayera[14].

Tras la victoria del ejército, el mezquino gobierno brasileño decidió no pagar a los soldados. Estos respondieron organizando su propia aldea, imitando inconscientemente al Conselheiro al que acababan de derrotar, en las colinas de las afueras de Río. Aquella aldea de chabolas se convirtió en el Morro da Providência, la favela primigenia. A lo largo de los setenta años siguientes, cientos de miles de campesinos pobres, muchos de ellos esclavos emancipados, acudieron a Río[15]. Quizá las destartaladas viviendas no parezcan gran cosa, pero son mejores que trabajar en una plantación para el amo. Al igual que los esclavos norteamericanos que poblaron las ciudades estadounidenses del siglo XX, los brasileños emancipados prefirieron las promesas de la ciudad a la miseria rural.

Los visitantes extranjeros tienden a comparar a los pobres de Río con otras gentes a las que han visto, quizá con los habitantes pobres de los guetos norteamericanos, que casi siempre viven mejor que ellos, pero están en un error. Los habitantes de la favela no suelen tener la opción de vivir en Los Ángeles, y se les debería comparar con la gente, en gran medida invisibles para los ojos de los extranjeros, que vive en las zonas rurales pobres de Brasil. En Río la pobreza abunda, pero esta no tiene ni punto de comparación con la del nordeste rural del país. Según un estudio reciente, mientras que un 90 por ciento de los

habitantes de Río ganaba más de 85 dólares al mes en 1996, solo un 30 por ciento de los habitantes del nordeste rural tenía unos ingresos que superaban la línea de la pobreza[16].

Incluso si se comparan con la miseria urbana más extrema, las condiciones de las áreas rurales suelen ser peores. A Lagos, Nigeria, se la suele considerar una ciudad llena de privaciones, pero en realidad la tasa de miseria extrema, cuando se compensa con los elevados precios de las ciudades, resulta ser de menos de la mitad que la tasa de miseria extrema de la Nigeria rural[17]. Alrededor de tres cuartas partes de los habitantes de Lagos tiene acceso a agua potable; se trata de una proporción horrorosamente baja, pero es mucho mayor que en cualquier otra parte de Nigeria, donde lo normal es que sea de menos del 30 por ciento[18]. Calcuta también está considerada como una ciudad de grandes privaciones, pero allí la tasa de pobreza es del 11 por ciento, frente a un 24 por ciento en Bengala Occidental[19]. En los últimos años, más del 10 por ciento de los habitantes rurales de Bengala Occidental ha tenido que afrontar crisis de escasez de alimentos, mientras que la cifra equivalente para los habitantes de las ciudades es de menos del 1 por ciento[20].

Las ciudades y la urbanización no solo van unidas a una mayor prosperidad material; en los países más pobres, los habitantes de las urbes también dicen ser más felices. En una muestra realizada en 25 países pobres en los que los niveles del PIB per cápita estaban por debajo de los 10.000 dólares y donde pude acceder a encuestas de felicidad autoconfirmada tanto de poblaciones urbanas como de poblaciones rurales, descubrí que la proporción de habitantes de urbes que decía ser muy feliz era más alta en 18 de esos países y más baja en 7 de ellos. La proporción de personas que decía que no era en absoluto feliz era mayor en las zonas no urbanas de 16 países y más baja en 9 de ellos.

Y a diferencia del interior rural, los barrios bajos de las

ciudades sirven muchas veces de trampolines hacia la prosperidad de clase media. El Lower East Side de Manhattan, por ejemplo, a pesar de sus altos niveles de pobreza, ha engendrado una serie de historias de éxito deslumbrantes. Los judíos que se asentaron allí procedían de una cultura con una larga devoción por la enseñanza y vivían en un país que estaba ampliando rápidamente su compromiso con la escolarización. La situación de los esclavos brasileños y sus descendientes era menos halagüeña. Estuvieron sin escuelas durante siglos, y a Brasil no se le ha dado bien la inversión en capital humano[21]. Aun así, las favelas también han sido testigo de algunas asombrosas historias de éxito.

Leila Vélez, hija de un conserje que se crió en una favela de Río, trabajaba en un McDonald's cuando tenía catorce años. Su cuñada, que era peluquera, y ella estaban decididas a encontrar la forma de desrizarse el pelo. Eran conscientes de las dimensiones potenciales del mercado para un producto semejante, pues estaban rodeadas de gente que quería tener el pelo liso. Las dos empresarias incipientes carecían de toda experiencia científica, pero el marido de Leila le cedió su cabello para probar un montón de extraños mejunjes confeccionados por su hermana y su esposa. Se quedó calvo en repetidas ocasiones, pero con el tiempo y a fuerza de equivocarse dieron por fin con un alisador de cabello eficaz.

Vélez patentó el mejunje y a fin de reunir el capital necesario para abrir una peluquería vendió su Volkswagen Escarabajo por 3.000 dólares. Ella y su cuñada conocían a su clientela, y el producto se vendió bien. A partir de ahí, Vélez fue ampliando el número de peluquerías, y contrató a antiguas clientas como empleadas[22]. En la actualidad, su empresa vende productos de belleza por valor de treinta millones de dólares al año[23]. De algún modo, es una versión moderna de la empresaria de comienzos del siglo XX Madam C. J. Walker, cuyo «crecepelos maravilloso» la sacó de la pobreza y la convirtió en la empresaria

afroamericana de mayor éxito de su época en el mundo[24].

Las historias de éxito que suceden de vez en cuando no significan que la pobreza urbana no sea espantosa. Pocos lectores de este libro querrían pasar una semana, no digamos ya una vida entera, en una favela. Y no obstante, la pobreza urbana, pese a sus terrores, puede ofrecer la vía hacia la prosperidad para los pobres y para el país en su conjunto. Brasil, China e India seguramente van a enriquecerse mucho más durante los próximos cincuenta años, y esa riqueza se creará en ciudades ligadas al resto del mundo, no en áreas rurales aisladas.

Es natural constatar los problemas, muy reales, de las megaurbes más pobres y pensar que la gente debería regresar a sus aldeas rurales, pero serán las ciudades, no las granjas, las que salvarán al mundo en vías de desarrollo. Muchos países pobres padecen por la pobre calidad del suelo (ese es uno de los motivos por los que son pobres) así que es improbable que nunca lleguen a ser líderes mundiales en agricultura[25]. Lo habitual es que las mejoras en la productividad agrícola se deban a nuevas tecnologías que reducen el número de gente que trabaja en granjas. Por sí solo, ese hecho hace improbable que las mejoras en agricultura generen una prosperidad generalizada. Y desarrollar las áreas rurales de los países pobres es intrínsecamente difícil porque ofrecer infraestructuras a lo largo de grandes distancias es muy caro.

Las aldeas rurales pobres pueden ser como una ventana abierta sobre un pasado remoto donde muy pocas cosas han cambiado durante milenios. Las ciudades son torbellinos dinámicos que cambian sin cesar, que suponen la fortuna para unos y el sufrimiento para otros. Vivir en una ciudad puede exponerle a uno a morir de un balazo, pero también ofrece la oportunidad de acceder a una vida más rica, más sana y más esperanzadora derivada de estar vinculado al conjunto del planeta. Puede que la vida en una aldea rural sea más segura que la vida en una favela, pero se trata de la seguridad de una miseria

sin fin durante generaciones. El statu quo de los lugares más pobres de la tierra es terrible; de ahí que la montaña rusa urbana tenga tanto que ofrecer, sobre todo porque las ciudades pueden transmitir el conocimiento que un país necesita para participar en la economía mundial.

Sin duda, el inmenso flujo de inmigrantes que acude a las ciudades somete a una gran tensión a las infraestructuras urbanas: ese es uno de los argumentos habituales contra el desarrollo de megaurbes. Sin embargo, aunque un flujo de nuevos inmigrantes empeore la calidad de las carreteras y del agua para los habitantes de toda la vida de una ciudad, los recién llegados pasan de no tener prácticamente ninguna infraestructura a gozar de todas las ventajas del acceso a unos transportes y servicios decentes. Es un error mantener la elevada calidad de las infraestructuras urbanas a base de impedir a la gente disfrutar de ella. Es más ético (y económicamente beneficioso para el país en su conjunto) invertir más en infraestructuras urbanas para que más gente pueda beneficiarse de ellas.

Tradicionalmente, los gobiernos han hecho más (aunque no siempre haya sido suficiente) para abordar la solución de la pobreza urbana que la pobreza rural. Esta pauta se ha mantenido vigente en Brasil durante más de un siglo. Al fin y al cabo, Río fue la capital del país hasta 1960[26], y las favelas siguen estando cerca de las mansiones de la élite del país. A comienzos de la década de 1990, Brasil emprendió una campaña de salud pública para sanear las favelas de Río[27].

El gobierno empezó por una campaña de vacunación y acabó construyendo escuelas y llevando la atención sanitaria a las favelas. La «Ciudad de Dios»[28], que inspiró una película sobre la miseria de Río, fue un intento gubernamental de mejorar la calidad de la vivienda para los habitantes de las favelas. El mantenimiento del orden ha sido un asunto más problemático, pero por lo menos la delincuencia en las favelas está considerada

como un problema nacional que debe ser abordado por el gobierno nacional. En consecuencia, se destinan algunos recursos a mejorar la existencia de los pobres urbanos, mientras que los pobres del campo, que son menos visibles, se benefician menos.

El resultado irónico de los intentos de mejorar la vida de los pobres de Río es que a las favelas acuden todavía más pobres[29], lo cual es un ejemplo palpable de la paradoja de la miseria urbana. Si un gobierno proporciona atención sanitaria y educación a las ciudades pero no al campo, entonces esos servicios atraerán a más pobres a las zonas urbanas. Cualquier intento de remediar el nivel de pobreza en una sola ciudad puede muy bien salir por la culata y aumentar el nivel de pobreza de esa ciudad atrayendo a ella a más pobres.

Movilidad social ascendente

Los estadounidenses que se sienten escandalizados por la miseria de las favelas han olvidado su propio pasado urbano. En sus mismas ciudades, en el siglo XIX esos extremos de riqueza y pobreza eran la norma. Los inmigrantes irlandeses que huían del hambre solían vivir en barrios de chabolas como Hell's Kitchen, en Nueva York, la zona occidental de Manhattan comprendida entre las Calles 34 y 59, que de un tiempo a esta parte se ha convertido en un barrio estiloso y de moda[30]. El Upper East Side de Manhattan, que se extiende entre la Calle 59 y la Calle 96, entre la Quinta Avenida y el East River, ahora comprende terrenos de lo más caro, pero en el siglo XIX también estaba lleno de chabolas irlandesas[31]. El arsenal del Upper East Side ocupa su incongruente ubicación, rodeado por los elegantes bloques de apartamentos de Park Avenue, porque en sus orígenes la función de los soldados burgueses acantonados allí era proteger a las

élites urbanas de los inmigrantes sediciosos[32].

Aún más que Nueva York, Boston está considerada como la ciudad madre de la Norteamérica irlandesa. Durante la década de 1840, Nueva York acogió a más inmigrantes irlandeses que Boston, pero los irlandeses de Nueva York se vieron desbordados por el inmenso número de inmigrantes procedentes de Europa Oriental y de otras partes[33]. Durante la crisis de la patata Boston recibió un gran flujo de irlandeses, pero acogió a cifras mucho más pequeñas de las diferentes etnias que predominaron durante posteriores migraciones. El carácter irlandés de Boston es, en lo fundamental, consecuencia de su importancia durante la era de los veleros. En la década de 1840, durante la crisis de la patata, seguía siendo más rápido, si no más barato, viajar a Boston que a Nueva York[34]. Para una familia pobre irlandesa, con poco que comer, muchas veces tenía más sentido viajar hasta Boston y quedarse allí. Treinta años después, cuando el vapor sustituyó a la vela, comenzaron a acudir menos barcos a Boston. La inmensa mayoría de los inmigrantes de finales del siglo XIX entraban en Estados Unidos a través de Nueva York; en Boston la ausencia de esas oleadas tuvo como consecuencia que la ciudad se definiera durante décadas por el conflicto entre norteños e irlandeses.

La fama de Boston como ciudad irlandesa y estadounidense a la vez está muy ligada a una sola familia, los Kennedy, cuya historia muestra cómo la miseria urbana puede engendrar oportunidades. Patrick Kennedy nació en 1823 en el condado irlandés de Wexford. Apenas tenía estudios. Por lo general, las zonas rurales pobres han tendido a ofrecer poca educación, y cuando él nació, en Irlanda seguían vigentes reglas que impedían la educación de los católicos. El joven Kennedy trabajó en la granja de su hermano mayor plantando patatas y cosechando grano. El único conocimiento no agrícola que adquirió se lo proporcionó un amigo más urbano, Patrick Barron, que trabajaba en una fábrica de cerveza y le enseñó a

hacer barriles.

La crisis de la patata golpeó con dureza a la precaria granja de los Kennedy[35]. Ante la perspectiva de morir de hambre, Patrick Kennedy siguió a Barron hasta Boston, donde este le consiguió un empleo como tonelero en el este de la ciudad[36]. Boston ofrecía oportunidades económicas porque allí había un mercado donde Kennedy podía vender sus brazos a un empleador que disponía de capital. Boston ofrecía un mercado para los barriles en función de su papel como centro de transportes y, por supuesto, como centro de fabricación de cerveza.

Al igual que en las favelas de Río, en el este de Boston la densidad de población que permitía a los pobres vender sus brazos también permitía circular a las bacterias, y Patrick Kennedy murió de cólera. El hijo de Kennedy, no obstante, que también se llamaba Patrick, prosperó. Empezó trabajando en el muelle y ahorró lo suficiente como para comprar una taberna[37]. Muy pronto adquirió un segundo establecimiento y luego un tercero, y poco a poco fue atendiendo a los bostonianos más acaudalados e integró verticalmente su empresa mediante la importación de whisky.

Patrick Kennedy siguió los pasos del exgobernador de Massachusetts, John Adams, mezclando el alcohol y la política. Fue elegido por primera vez como miembro de la Asamblea de Massachusetts en 1884 y ejerció durante varias legislaturas como representante de Massachusetts y luego como senador por el estado. En 1888, este hijo de un emigrante pobre ascendió lo suficiente como para pronunciar un discurso antes la convención nacional del Partido Demócrata. Su fortuna cada vez mayor le permitió enviar a su avispado hijo Joseph a Harvard. Era natural que los contactos políticos de Patrick Kennedy permitieran a su hijo contraer matrimonio con la bella hija del alcalde de Boston, John F. «Honey Fitz» Fitzgerald[38]. Joe Kennedy empezó trabajando para el gobierno como

examinador bancario, y luego se hizo con el control de un banco en el que su padre tenía una participación sustancial[39]. Durante la década de 1920 ganó una fortuna en Wall Street por medios cada vez más sucios[40]. Pero lo dejó a tiempo y se dedicó a otras actividades lucrativas, como la inversión en bienes raíces y la importación de licores británicos. Sus hijos, por supuesto, se convirtieron en la gran dinastía política de Estados Unidos.

Para emigrantes como Patrick Kennedy, las ciudades tienen un atractivo imperecedero; en 2008, el 36 por ciento de los neoyorquinos había nacido en el extranjero, y el 48 por ciento hablaba en casa una lengua que no era el inglés[41]. Las cifras equivalentes para Estados Unidos en su conjunto son del 13 y del 20 por ciento. Del mismo modo que las ciudades son buenas para los emigrantes, los emigrantes son buenos para las ciudades. Boston les debe mucho a los Kennedy, igual que Nueva York debe mucho a emigrantes como Andrew Carnegie, Al Jolson y Zubin Mehta. A excepción de 12 de los 118 años comprendidos entre 1891 y 2009, la Filarmónica de Nueva York ha dependido de directores nacidos en el extranjero[42]. Ni que decir tiene, los elementos más populares de la cultura neoyorquina, como los bagels, las pizzas y el pollo kung pao, también son regalo de los emigrantes.

Estados Unidos y sus ciudades se han beneficiado enormemente del flujo de talento aportado por los emigrantes. Germanoamericanos como Dwight Eisenhower y Chester Nimitz dirigieron la guerra contra Alemania y Japón. Escoceses como Andrew Carnegie y Andrew Mellon ayudaron a levantar nuestra industria. Irlandeses estadounidenses como los Kennedy, Al Smith y la dinastía Daley de Chicago han sido líderes políticos importantes. El Despacho Oval está ocupado por el hijo de un keniata. Estados Unidos no es una nación angloamericana sino una aglomeración de personas de todo el planeta cuyas contribuciones se han realizado principalmente en

nuestras grandes áreas urbanas.

Y Estados Unidos no es de ningún modo el único país cuyos emigrantes han amasado fortunas. Robert Cain y su familia dejaron atrás la miseria de Irlanda para marcharse a Liverpool cuando él era niño, y de joven trabajó en la mar como tonelero. En la década de 1840, se estableció en Liverpool y utilizó sus ahorros para abrir una modesta fábrica de cerveza. Ganó muchísimo dinero y su hijo acabó sentándose en la Cámara de los lores[43]. Carlos Slim, que quizá sea el hombre más rico del mundo, era hijo de un libanés que emigró a México D. F., y que empezó llevando una tienda de confecciones[44]. Como atestiguan estos y otros ejemplos menos conocidos, en todas partes las ciudades permiten a la gente pasar de la indigencia a la riqueza espectacular, y a todo tipo de prometedoras etapas intermedias.

Hace mucho que los mercados de trabajo urbanos permiten trabajar sin ser propietario de una granja o de animales y herramientas. Los Kennedy se encontraron a ambos lados de la divisoria. Cuando Patrick Kennedy llegó a Boston sin un céntimo, podía vender sus brazos a personas que disponían de capital. Su hijo hizo lo mismo cuando era joven, pero a medida que fue ahorrando y madurando, pasó a la faceta de «contratación» del modelo. A menudo se considera a capitalistas y trabajadores como enemigos, como sucede, por ejemplo, durante una huelga. Sin embargo y en un sentido más general, el capital incrementa los rendimientos del trabajo, y son los capitales urbanos los que convierten a las ciudades en imanes para los pobres.

Las ciudades no se limitan a poner en contacto a trabajadores sin capital con empleadores ricamente provistos de él; ofrecen una inmensa gama de oportunidades de empleo que permite a los pobres (es más, a todo el mundo) descubrir talentos que de otro modo quizá nunca sabrían que tenían. El gran economista de la Universidad de Chicago George Stigler escribió en cierta

ocasión que «bajo un régimen de ignorancia, Enrico Fermi habría sido jardinero, y Von Neumann cajero en un *drugstore*»[45]. La perspectiva que pinta Stigler de dos de las mentes más refinadas del siglo XX trabajando en empleos sin porvenir es aterradora. Afortunadamente, ambos hombres crecieron en grandes ciudades y procedían de familias relativamente privilegiadas, y sus talentos matemáticos y científicos fueron descubiertos a temprana edad. De igual modo, Boston sacó a la luz los talentos de Patrick Kennedy de un modo que la Irlanda rural no habría podido.

EL ÉXODO URBANO DE RICHARD WRIGHT

Las grandes franjas de población de las ciudades estadounidenses que en su práctica totalidad son afroamericanas y pobres ilustran lo que puede salir mal cuando los barrios se aíslan del corazón económico de las ciudades. Sin embargo, hasta esos barrios deberían contemplarse a la luz de las condiciones, aún peores, propias del sur rural. El gran escritor afroamericano Richard Wright nació en Natchez, Misisipi. Su madre y él se trasladaron al norte, primero a Memphis y luego a Chicago, huyendo no solo de las leyes racistas sino también en busca de oportunidades económicas[46]. Como escribió Wright en su autobiografía *Chico negro:* «Me fui al norte muy ufano, con la confusa idea de que allí se podría vivir con dignidad, de que no debía violentarse la personalidad de los demás, de que los hombres deberían de ser capaces de enfrentarse a otros hombres sin miedo ni vergüenza, y de que si eran afortunados en su vida terrenal, quizá obtendrían algún sentido redentor por haber luchado y sufrido aquí, bajo las estrellas»[47].

Puede que el éxodo norteño de Wright le librara de las crudas leyes racistas de Misisipi, pero no le aportó de forma inmediata

«sentido redentor» alguno. En Chicago empezó trabajando como maletero, después como chico de los recados y luego como friegaplatos. Al igual que Coleman Young y miles de otros afroamericanos con talento de aquel entonces, Wright buscó una vida mejor trabajando en Correos, pero la desnutrición le había dejado con un peso casi siete kilos por debajo del mínimo establecido por el gobierno: 57 kilos. Finalmente, en la primavera de 1929, logró dar el peso y encontró un empleo a tiempo completo haciendo turnos de noche en la oficina central de Correos de Chicago, la mayor del mundo en aquel entonces.

El empleo era bueno y le dejaba algo de tiempo para escribir[48]. Más importante todavía, le permitió entrar en contacto con círculos literarios de izquierda. Pasó a formar parte de un grupo de diez personas del South Side de Chicago que se reunía para debatir asuntos de actualidad. Como explicó de forma tan brillante como humorística en «Yo intenté ser comunista», quedó «asombrado al descubrir que muchos de ellos se habían afiliado al partido comunista». Muy pronto, «Sol» pidió a Wright que asistiera al John Reed Club, de obediencia moscovita. Wright respondió con cierta dosis de cinismo: «No quiero que me organicen». Sol le ofreció el cebo que más deseaba Wright en este mundo: «Pueden ayudarte a conseguir que te publiquen»[49].

Cuando la crisis de 1929 redujo drásticamente el número de empresas de compra por correo, Wright fue despedido y pasó por una sucesión de empleos transitorios, vendiendo seguros de vida a comisión, limpiando las calles, cavando zanjas y finalmente trabajando para el hospital Michael Reese. Al parecer, obtuvo ese empleo porque la esposa del gran sociólogo urbano Louis Wirth se fijó en él[50]. Ella también le consiguió trabajo redactando la historia de Illinois para la New Deal Works Progress Administration[51]. En 1937 se trasladó a Nueva York, donde trabajó en la publicación de la WPA *New York Panorama,* que sigue siendo una maravillosa descripción de

la vida en la gran ciudad[52].

En 1938, un año después de que llegara a Nueva York, obtuvo un premio de 500 dólares por un cuento. Su primer libro, una colección de relatos breves titulada *Los hijos del tío Tom,* fue publicado por Harper and Company[53]. Obtuvo una beca Guggenheim para escribir *Hijo nativo,* libro que le convirtió en una celebridad literaria[54]. Al cabo de nueve años, primero Chicago y después Nueva York le habían hecho pasar de maletero pobre a escritor de éxito durante lo más hondo de la crisis de 1929. Al final se impusieron el talento y la capacidad urbana de unir ese talento con la profesión que le correspondía.

El traslado de Wright al norte le convirtió en parte del gran éxodo de los afroamericanos que huían del racismo sureño. Las ventajas económicas de ese cambio de aires fueron inmensas. En la década de 1920, un aparcero sureño podía considerarse afortunado si ganaba 445 dólares al año[55]. Un trabajador negro de una de las plantas de Henry Ford ganaba cinco dólares al día[56], más de tres veces esa cantidad. Y no obstante, al igual que Richard Wright, los afroamericanos que acudieron al norte encontraron algo más que unos mayores ingresos. Encontraron la libertad.

El Renacimiento de Harlem congregó a un conjunto extraordinario de escritores, como Langston Hughes y Zora Neale Hurston, así como a artistas como Ella Fitzgerald y Billie Holiday. Todo el país se benefició cuando artistas de color de la talla de Duke Ellington tomaron por asalto el mundo blanco. La densidad urbana facilitó la movilidad social, no solo de estos célebres personajes, sino también de millones de afroamericanos anónimos.

La historia indica que a las zonas geográficas no hay que juzgarlas por su pobreza sino por su historial a la hora de ayudar a la gente más pobre a ascender en la escala social. Si una ciudad atrae a oleadas continuas de gente menos afortunadas y la ayuda a triunfar antes de que se marche y atraiga a nuevos emigrantes

desfavorecidos, entonces está cumpliendo con éxito una de las funciones más importantes de la sociedad. Cuando una zona se convierte en el hogar por defecto de pobres que no salen de la pobreza, entonces esa zona está fracasando.

Auge y caída del gueto estadounidense

La emigración afroamericana hacia el norte es una epopeya tan grandiosa como cualquiera que haya conocido Estados Unidos. En las ciudades del norte del país había pocos afroamericanos. En el año 1900 solo el 2 por ciento de la población de Nueva York y el 1,8 por ciento de la de Chicago era afroamericana[57]. Década tras década, a medida que la gente de color optó por las oportunidades que ofrecía la ciudad, esos porcentajes fueron creciendo. La población afroamericana acudió al norte para conocer la libertad y buscar la prosperidad, pero al llegar topó con barreras de color que, aunque menos evidentes que las del sur, seguían siendo terribles. Al igual que construir una fábrica, promulgar leyes tiene costes fijos, de modo que cuando solo había un puñado de personas de color allí, los racistas del norte no se molestaron en promulgarlas, pero a medida que el número de personas de color fue en aumento, también se incrementó la legislación discriminatoria y, de una forma cada vez más acusada, las ciudades norteñas encontraron formas de aislar a su creciente población afroamericana.

George W. F. McMechen podría parecer el máximo ejemplo de afroamericano que logró subir en la escala social a comienzos del siglo pasado. Se graduó en el Morgan College y en la facultad de Derecho de Yale y se instaló en Baltimore, donde estableció un exitoso bufete como socio de otro afroamericano, W. Ashbie Hawkins. McMechen quería vivir en uno de los barrios más opulentos de Baltimore, que en aquellos tiempos

eran abrumadoramente blancos. En 1910, Hawkins compró una casa en el 1834 de McCulloh Street y se la alquiló a McMechen.

El barrio en cuestión, hasta entonces completamente blanco, se sublevó. Los niños locales lanzaron piedras contra las ventanas del despacho. Se formó una asociación de mejora del barrio con el objetivo específico de deshacerse de él. Algunos blancos intentaron comprarle el inmueble al socio de McMechen, que exigió un precio tres veces superior al que le había costado a él. Los vecinos blancos se mostraron reacios y prefirieron cambiar la legislación. Uno de los vecinos de McMechen era un abogado («eminente» según el *New York Times,* y «sin clientela» según Hawkins) que exhumó un ejemplar de la Carta de Baltimore y decidió que la ciudad tenía perfecto derecho a aprobar una ordenanza de zonificación basada en criterios raciales. Redactó la ley en cuestión y no tuvo ningún problema para conseguir que el consejo municipal la aprobara y que el alcalde la firmara. Este último declaró, de forma poco convincente, que los partidarios de la ley eran «los mejores amigos que tiene la gente de color»[58].

Muy pronto se aprobaron reglamentos semejantes en Richmond, Atlanta, Louisville y otras ciudades sureñas[59]. Y no obstante, pese a que la segregación se había convertido en ley en muchas facetas de la vida sureña, seguía habiendo ciertas dudas acerca de la zonificación en función de criterios raciales. McMechen adujo que esta era «inconstitucional, injusta y discriminatoria para la población negra»[60]. Hawkins llevó a los tribunales a la ciudad de Baltimore y ganó, invalidando así las leyes segregacionistas ante el tribunal del estado[61]. Finalmente, en 1917, la National Association for the Advancement of Colored People (NAACP) obtuvo su primer gran éxito cuando el Tribunal Supremo declaró ilegal la zonificación en función de criterios raciales, lo que seguramente fue la mayor victoria judicial de la Norteamérica negra hasta esa

fecha[62].

Sin embargo, la decisión del Tribunal Supremo apenas contenía el deseo blanco de aislar a los negros. En algunas ciudades, como Atlanta y Chicago, turbas organizadas aterrorizaban a las personas de color que se aventuraban por los barrios blancos. En las escrituras de las casas había cláusulas restrictivas para impedir la venta de las propiedades a personas consideradas indeseables. Un estudio de 1947 descubrió que en el 72 por ciento de las urbanizaciones construidas en Nueva York entre las dos guerras mundiales había cláusulas restrictivas[63].

Esas restricciones tuvieron como consecuencia que los afroamericanos no solo vivieran en vecindarios aislados sino que también pagasen más por el alojamiento. Hace casi cuarenta años, un estudio realizado por los economistas John Kain y John Quigley descubrió que en St. Louis las personas de raza negra pagaban más que los blancos por viviendas equiparables[64]. El hallazgo cuadraba a la perfección con afirmaciones anteriores según las cuales los «habitantes afroamericanos del cinturón negro de Chicago pagaban tanto por metro cúbico de habitación como los residentes acaudalados pagaban por espacios equivalentes en el camino de Lakeside»[65]. En todo el país, los negros pagaban más, en comparación con los blancos, en ciudades más segregadas[66].

Sin embargo, en las ciudades también surgieron paladines legales que derribaron poco a poco los muros del gueto. Dos letrados de Baltimore, Thurgood Marshall y Philip Perlman, el uno negro y el otro blanco, el uno representante de la NAACP y el otro del gobierno de Estados Unidos, unieron sus fuerzas para luchar contra las cláusulas restrictivas[67]. Convencido por sus argumentos, en 1948 el Tribunal Supremo dictaminó que las cláusulas raciales no estaban prohibidas, pero que no podía utilizarse el poder del Estado para imponerlas, lo que en la práctica las inutilizó[68]. En todo esto hay una hermosa ironía:

un tribunal activista fomentó la igualdad racial diciéndole al gobierno que no interviniera. Diez años después, en la ciudad de Nueva York, una poderosa coalición formada por gente de color, judíos y otras etnias fue la primera en aplicar una ley de alojamiento justo que prohibía la discriminación en función de criterios religiosos o raciales en lo tocante a las viviendas privadas. Otras zonas siguieron el ejemplo de Nueva York[69], y al cabo de otros diez años, una semana después del asesinato de Martin Luther King Jr., el Congreso aprobó la Ley de Derechos Civiles de 1968, que prohibía la discriminación en todas las viviendas del país.

Estos éxitos legales permitieron a los afroamericanos que iban subiendo por la escala social que abandonaran el gueto y fueran a vivir a barrios que hasta entonces habían sido habitados exclusivamente por blancos. Entre 1970 y 2000, la segregación disminuyó en casi todas partes de Estados Unidos, fundamentalmente porque unos pocos afroamericanos, en su mayoría acaudalados, se asentaron en zonas que hasta ese momento habían sido totalmente blancas[70]. Entre 1970 y 1990, el nivel de segregación de los licenciados universitarios afroamericanos había disminuido en un 25 por ciento, mientras que el nivel de segregación de los que abandonaban los estudios antes de terminar la enseñanza media lo había hecho en menos de un 10 por ciento[71].

También cambió la naturaleza de la segregación[72]. Antes de la década de 1960, esta era la materialización de barreras contra la movilidad social de las personas de color, que limitaba las opciones de alojamiento de los afroamericanos y les forzaba a pagar más por sus viviendas en ciudades más segregadas. En la actualidad, la segregación refleja más bien el funcionamiento de un mercado libre de la vivienda en el que muchas veces los blancos simplemente están más dispuestos que muchos negros a pagar una prima por vivir en vecindarios mayoritariamente blancos. En consecuencia, en la actualidad el alojamiento es

especialmente barato para los afroamericanos que viven en áreas más segregadas, es decir, exactamente la situación opuesta a la que se daba hace medio siglo.

El fin de las leyes que imponían la segregación fue un triunfo para la sociedad estadounidense, pero esta sigue existiendo, y desgraciadamente el triunfo de la integración ha convertido la segregación en algo cada vez más nocivo. Estudios realizados en las décadas de 1960 y 1970 hallaron pocas diferencias en la situación social de los afroamericanos que crecieron en ciudades más segregadas y los que vivían en áreas menos segregadas. Eso cambió a medida que los afroamericanos más prósperos abandonaron los guetos. En 1990, las personas de raza negra de entre veinte y veinticuatro años que crecieron en ciudades más segregadas tenían un 5,5 por ciento menos de probabilidades que los afroamericanos de edades similares que vivían en áreas menos segregadas de tener un diploma de enseñanza media y un 6,2 por ciento más de probabilidades de haber abandonado los estudios y estar en el paro[73]. Los afroamericanos de las áreas menos segregadas ganaban un 17 por ciento más. No existían diferencias significativas entre los blancos que vivían en áreas metropolitanas más o menos segregadas. En las ciudades más segregadas, las mujeres jóvenes de raza negra tenían un 3,2 por ciento más de probabilidades de ser madres solteras[74].

Hace treinta años, William Julius Wilson sostuvo que cuando los afroamericanos mejor formados se quedaban en comunidades segregadas, se convertían en modelos de conducta y liderazgo para toda la comunidad. Cuando se marchaban, esas comunidades perdían el rumbo[75]. Desde entonces se ha acumulado una gran cantidad de pruebas que apoyan su argumento. Este es un caso en el que podemos apreciar la sabiduría contenida en la ley de las consecuencias involuntarias, que tantas veces acompañan hasta a las iniciativas públicas mejor intencionadas, del sociólogo Robert Merton. Este comprendió lo compleja que es la sociedad y que las iniciativas

públicas pueden acarrear efectos secundarios inesperados e indeseados. Nadie quiere regresar a un mundo en el que las personas de color que se mudaban a barrios residenciales blancos eran amenazadas de muerte, y, sin embargo, el éxodo de minorías cualificadas ha convertido a los guetos en lugares peores para los hijos de los que se han quedado atrás. La triste realidad es que son demasiadas las ciudades segregadas que han pasado de ser áreas de movilidad social ascendente a zonas de miseria perpetua.

Los centros urbanos

En parte, la lucha contra la terrible segregación que todavía sigue existiendo en las ciudades estadounidenses resulta tan difícil porque existen fuerzas económicas que separan a ricos y pobres. Hay una lógica oculta tras la miseria concentrada que se deriva de la tendencia de los pobres a residir en el centro físico de estas ciudades. En parte esa tendencia refleja la capacidad de los medios de transporte para dar forma a las ciudades. Todas las formas de transporte conllevan dos tipos de costes: tiempo y dinero. El coste en dinero del transporte público es idéntico para los ricos que para los pobres, pero los ricos con sueldos más altos pierden más ingresos cuando pasan más tiempo viajando y menos trabajando. En consecuencia, suelen estar dispuestos a pagar más por ir a trabajar de forma más rápida. ¿Por qué los centros de Manhattan y de Río son más ricos que áreas más distantes? Porque los ricos pueden pagar más por el privilegio de gozar de unos trayectos más breves.

Y sin embargo, en la mayoría de las ciudades estadounidenses también se da el caso inverso, en el que los pobres viven más cerca del centro que los ricos. Cuando predomina un solo medio de transporte, como el automóvil o el metro, son los ricos

los que tienden a vivir más cerca del centro de la ciudad y los pobres más lejos[76]. Sin embargo, cuando hay múltiples medios de transporte, entonces los pobres suelen vivir más cerca del centro para poder acceder al transporte público. En 2009, la línea de la pobreza estadounidense para un hogar de cuatro personas era de 22.050 dólares[77]. En 2008, un hogar no urbano típico gastaba 9.000 dólares en transporte por automóvil[78]. ¿Cómo podría permitirse una familia de dos adultos con unos ingresos de 22.000 dólares tener dos coches?

Nueva York, Boston y Filadelfia poseen cuatro zonas de tránsito y de ingresos: una zona interior (como el centro de Manhattan o Beacon Hill) donde los ricos se desplazan a pie o en transporte público, una segunda zona (que llega hasta los confines del municipio de Nueva York, o hasta Roxbury en Boston) donde los pobres se desplazan en transporte público, una tercera zona (el condado de Westchester o Wellesly) donde los ricos van en coche, y una zona exterior que consta de áreas remotas donde viven y van en coche las personas menos acaudaladas. Igualmente, París dispone de excelentes transportes públicos y en consecuencia tiene una zona interior donde los ricos cogen el metro o caminan. En la siguiente zona, los pobres viven en áreas más distantes que siguen comunicadas a la ciudad por tren.

Las ciudades más recientes, como Los Ángeles, se han volcado mucho más en el transporte público, y en consecuencia no disponen de ninguna zona interior peatonal o de transporte público que utilicen los ricos. Toda la gente adinerada conduce, y solo hay tres zonas: un área interior donde los pobres utilizan el transporte público (South Central L. A.), un área intermedia en la que los ricos conducen (Beverly Hills) y un área exterior donde la gente menos acaudalada dispone de unos medios de transporte espantosos.

El transporte no es el único imán que atrae a los pobres al centro de las ciudades estadounidenses. Los progenitores

prósperos se trasladan a zonas residenciales para poder acceder a mejores colegios para sus hijos. A menudo las áreas centrales son históricas, y en consecuencia suelen contener viviendas más antiguas que se han depreciado, tanto desde el punto de vista económico como desde el punto de vista de la calidad. Del mismo modo que la gente con dinero compra coches nuevos y luego se los vende a gente con menos dinero, suelen construirse viviendas nuevas para gente más próspera que luego, al depreciarse, acaban alojando a personas menos afortunadas. Al igual que una abundancia de coches usados baratos es una bendición para la gente más pobre, la abundancia de viviendas usadas baratas en sitios como Detroit o St. Louis también beneficia a los pobres.

El vínculo entre la miseria y el transporte en los centros urbanos nos recuerda que algunas zonas son pobres por razones muy concretas y que no deberíamos esperar que prosperen con rapidez. Cuando una determinada zona ofrece servicios especialmente valorados por los pobres, como el transporte de masas o viviendas más baratas y más antiguas, entonces lo más probable es que esa zona siga siendo pobre.

Cómo la política agrava la pobreza

Durante décadas, las políticas públicas han tratado de aliviar los costes de la segregación, pero gran parte de esas intervenciones bienintencionadas han contribuido más a demostrar la debilidad de Washington que a atajar los sufrimientos urbanos. Una forma de abordar el problema es ofrecer incentivos fiscales a las empresas por ubicarse en zonas desfavorecidas, que en Estados Unidos reciben el nombre de «zonas de potenciación» y en Inglaterra el de «zonas de desarrollo industrial». Como vimos en el último capítulo, las zonas de potenciación crean empleo en

áreas pobres, pero son caras; para generar un solo empleo hacen falta unos 100.000 dólares en incentivos fiscales. Además, no sabemos si esos empleos se traducirán en éxitos a largo plazo para los niños que se están criando en dichas zonas.

Desde otro punto de vista, estos enfoques no hacen más que «dorar el gueto», como escribió en cierta ocasión mi antiguo colega John Kain. De acuerdo con esta perspectiva, solo una mayor movilidad, como la que crean los bonos para viviendas, puede aliviar las miserias de la segregación[79]. En la década de 1990, el Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano puso en marcha un experimento social llamado Mudarse a la Oportunidad[80], que distribuía bonos al azar entre un conjunto de familias monoparentales deseosas de acceder a ayudas. Una tercera parte de los candidatos, la que correspondía al grupo de control, no recibió nada. Otro tercio recibió bonos normales y corrientes que servían para pagar el alquiler de una vivienda en cualquier parte de la ciudad. El tercio restante recibió bonos que solo podían emplearse en un barrio acomodado. El objetivo de esta restricción era tratar de alojar a gente pobre en barrios más ricos y evaluar los efectos del entorno sobre estas personas. Al comparar el grupo de control con los receptores de los bonos, podría estimarse el impacto de diversos barrios sobre padres e hijos.

Los resultados fueron asombrosamente desiguales. Los padres cuyos bonos les permitían mudarse a barrios bajos en pobreza eran más felices, estaban más sanos y tenían menos probabilidades de acabar siendo víctimas de delitos, pero desde el punto de vista económico su situación no mejoraba. Al fin y al cabo, los antiguos guetos estaban bastante cerca del trabajo. El impacto sobre el rendimiento escolar de los niños también era bastante desigual. A las niñas les iba mucho mejor y parecían integrarse mejor en su nuevo entorno. Los resultados de los niños fueron pobres, y en todo caso tenían mayores problemas de comportamiento si se trasladaban a un entorno bajo en

pobreza, y este es otro ejemplo de las consecuencias imprevistas que tanto abundan en las políticas sociales. Estos resultados divergentes[81] entre niñas y niños son el reflejo de pautas más generales de las tres últimas décadas: las mujeres afroamericanas han tenido mucho más éxito que los hombres.

Los bonos para viviendas son válidos para aquello para lo que fueron diseñados: utilizar dinero público para alojar en mejores viviendas a los pobres. Suelen proporcionar recursos a gente que los necesita en lugar de forrar los bolsillos de los contratistas o ir a parar a proyectos de construcción ruinosos, pero no son la solución para los grandes problemas sociales de las ciudades. El estudio Mudarse a la Oportunidad demuestra que no podemos resolver los problemas de la miseria urbana mediante el simple procedimiento de darle dinero a la gente para que se mude a barrios más acomodados.

Las malas políticas anteponían la construcción de ciudades lujosas y atractivas a las necesidades de sus habitantes pero, a veces, para que las iniciativas sociales sean eficaces hay que concentrar la inversión. Durante casi cuarenta años, la Harlem Children's Zone ha luchado por los niños de la comunidad afroamericana más conocida de Manhattan, y ha creado una tupida red de actividades sociales, como el Baby College, que enseña a ser padres, con el objetivo de mejorar los resultados académicos y reducir la delincuencia[82]. Desde cierta perspectiva, puede que se esté «dorando el gueto», pero desde otra, se está dando a los niños de Harlem la formación que necesitan para prosperar y abandonar Harlem si ese es su deseo.

En 2004, cuando Nueva York empezó a permitir más experimentación en sus escuelas, la Harlem Children's Zone abrió su propia *charter school*(3), la Promise Academy. El plan de estudios del centro es intenso; exige largas horas de estudio a su alumnado y ofrece incentivos financieros al éxito. La dirección de la escuela se esforzó mucho por atraer al mejor profesorado posible, y durante su primer año la academia

despidió a casi un 50 por ciento de su personal docente[83]. El ingreso en la escuela se hace por sorteo, lo que condujo a mi colega Roland Fryer a realizar un auténtico experimento natural comparando a ganadores y perdedores de loterías similares[84]. Él y su coautor descubrieron que la escuela tenía efectos poderosos y positivos sobre el alumnado: la Promise Academy eliminó la desigualdad en el rendimiento entre blancos y negros en matemáticas[85]. Los profesores tuvieron especial éxito con los alumnos varones, lo cual es inusitado y sorprendente[86].

La Harlem Children's Zone demuestra que invertir en áreas segregadas puede dar resultado, siempre y cuando esa inversión se concentre en los niños, no en estadios ni en monorraíles. Ahora bien, ¿significa ese éxito que en 2007 el presidente Obama tenía razón cuando prometió: «Cuando yo sea presidente, la primera parte de mi plan para combatir la pobreza será reproducir la Harlem Children's Zone en una veintena de ciudades de todo el país»[87]? ¿Puede el gobierno federal repetir con éxito las iniciativas emprendedoras sociales surgidas en Nueva York? ¿Pueden otras ciudades atraer las mismas reservas de líderes, maestros y benefactores que acudieron a la zona en Nueva York, sobre todo si tienen que seguir reglas dictadas en Washington? Así lo espero, pero me temo que el éxito de la zona y el relativo fracaso de la mayoría de las intervenciones a escala nacional indican que es más probable que la solución de los problemas urbanos proceda de la iniciativa local que de la política federal. Cuando una ciudad atrae a suficientes personas capacitadas, algunas de ellas estarán dispuestas a trabajar en resolver los problemas de la ciudad y en encontrar soluciones hasta para los que parecen más inextricables.

Los argumentos a favor de la iniciativa federal son más sólidos cuando esas iniciativas reducen la separación artificial entre ricos y pobres que crea el propio gobierno. Cada vez que en dos áreas adyacentes los servicios públicos son radicalmente distintos, esas diferencias influirán sobre dónde elige vivir la gente. Una parte

de esa distribución es perfectamente benigna: una determinada escuela de la periferia puede tener mejor equipo de fútbol que la de al lado y atraer a padres más proclives al deporte. Pero los motivos de preocupación son mucho mayores cuando las diferencias en la calidad de los colegios conducen al aislamiento de los pobres.

El este de St. Louis nos ofrece un ejemplo extremo de la paradoja de la pobreza urbana, por el cual en determinadas zonas las políticas públicas de asistencia a los pobres pueden provocar una acumulación masiva de pobreza. El este de St. Louis está al otro lado del río Misisipi, en Illinois, viajando desde St. Louis, Misuri. En 1989, en Illinois las asignaciones anuales por asistencia a las familias con niños dependientes superaron en un 20 por ciento a las de Misuri[88]. Si uno no tenía trabajo, mudarse a Illinois tenía sentido, y así en 1990 la tasa de pobreza en el este de St. Louis era del 43 por ciento, es decir, mayor que en St. Louis, Búfalo, Detroit o cualquier otra ciudad en decadencia del «cinturón de óxido»[89]. Desde la reforma de la asistencia social en 1996, las desigualdades en los pagos por asistencia social han desaparecido casi por completo, y la diferencia entre la tasa de pobreza de St. Louis y la del este de St. Louis se ha reducido considerablemente[90].

Las disparidades en materia de asistencia social han disminuido, pero las diferencias en la calidad de los colegios subsisten y explican por qué algunas ciudades centrales, como Detroit, son pobres, mientras que otras, como París, no lo son. París dispone de algunos de los mejores institutos públicos de enseñanza media del mundo, y hay prósperos padres parisinos que sueñan con enviar a sus hijos a liceos como el Henri IV y Louis le Grand[91]. Sin embargo, en Estados Unidos, los monopolios de la enseñanza pública han asegurado que muchas veces los distritos escolares del centro de las ciudades funcionen mal. Los barrios periféricos son más pequeños y más competitivos, y atraen a progenitores más prósperos.

En ninguna otra faceta ha quedado más clara la capacidad de las escuelas para provocar segregación que en el extraño caso del transporte escolar. Después de que se aprobara la Ley de Derechos Civiles de 1964, las autoridades federales y estatales comenzaron a exigir que el transporte escolar se realizase de tal manera que hubiese una proporción constante de niños negros y blancos en cada autobús. Los partidarios de esta solución la consideraban como un medio de acabar con el aislamiento intelectual del gueto y de ofrecer más oportunidades a los afroamericanos[92]. Quienes se oponían a la medida (más del 90 por ciento del país) la consideraban como una intrusión que destruía los colegios de barrio y obligaba a los niños a recorrer grandes distancias[93].

Ambos puntos de vista son fáciles de entender, pero en cambio cuesta ver el menor atisbo de sabiduría en la decisión del Tribunal Supremo en el caso *Milliken v. Bradley,* que circunscribió el radio de acción del transporte escolar integrado a las zonas limítrofes de los distritos escolares[94]. En resumidas cuentas, esa decisión supuso que los habitantes de los centros urbanos tuvieran que integrar racialmente sus escuelas públicas, mientras que los niños de las áreas residenciales quedaron exentos. Si un demonio antiurbano hubiera tratado de provocar un éxodo masivo de las ciudades más antiguas, no lo habría podido hacer mejor. La población blanca abandonó ciudades como Boston en masa para mudarse a zonas residenciales como Scituate, situadas más allá de los límites del distrito escolar. Los padres no querían que sus hijos cogieran el autobús escolar, y el Tribunal Supremo había dispuesto las cosas de tal forma que podían sortear el problema abandonando la ciudad. El resultado fue un aislamiento todavía mayor de los pobres urbanos.

Lo curioso es que el sistema escolar estadounidense podría haber reducido la segregación si se hubiera escorado o bien hacia la izquierda socialista o hacia la derecha del libre mercado. Si Estados Unidos imitara los mejores aspectos del socialismo

europeo e invirtieran lo suficiente en los colegios públicos para que todos fueran buenos, entonces los ricos tendrían pocos motivos para abandonar las ciudades a fin de acceder a una enseñanza mejor. Si en Estados Unidos se autorizaran los bonos o la fundación de *charter schools* que fomentasen una mayor competencia en los distritos escolares urbanos, la calidad de la enseñanza aumentaría y hasta es posible que esos centros empezaran a atraer a padres prósperos. El sistema estadounidense de monopolios locales de la enseñanza pública ha contribuido poco a ayudar a las ciudades y mucho a garantizar que estas sean más pobres de lo necesario.

La pobreza urbana no es un espectáculo bonito (ninguna forma de pobreza lo es) pero las favelas de Río, las barriadas de Bombay y los guetos de Chicago vienen ofreciendo desde hace mucho tiempo formas de salir de la indigencia a los pobres. En algunos casos, el sueño de la movilidad social ascendente no se está cumpliendo, pero ese es un motivo de más para seguir luchando por nuestras ciudades, no para depositar nuestras esperanzas en la vida rural, y menos en el mundo en vías de desarrollo. Las ciudades son portadoras del cambio, tanto en lo que se refiere la sociedad como a los individuos, y el statu quo no se apiada de quienes carecen de alimentos, de atención sanitaria o de futuro. La parte pobre y rural del planeta se mueve al ritmo de las glaciaciones, sacudida solo de vez en cuando por hambrunas o guerras civiles o, en muy raras ocasiones, por acontecimientos tan útiles como la Revolución Verde, mientras que la parte urbana y pobre del mundo evoluciona de forma acelerada. El cambio encierra oportunidades.

Sin embargo, existe un motivo por el que la gente difunde el mito de que las ciudades son malas para los pobres. Es posible que el flujo de millones de pobres hacia las ciudades sea algo esperanzador para esos inmigrantes, pero no necesariamente mejora la calidad de vida de la gente de ingresos medios que ya

vive en ellas. Las políticas que pretenden limitar la emigración a las ciudades, como las draconianas restricciones de Bombay en materia de construcción, son atractivas para los habitantes de las urbes del momento, que saben que el hacinamiento y la congestión no van a mejorar sus vidas. Además de beneficios, la densidad tiene sus costes.

El desarrollo urbano se hará aceptable para todo el mundo cuando las ciudades lidien mejor con los males que acarrea la densidad. A lo largo de los últimos tres siglos, los países más ricos han invertido miles de millones de dólares en luchar contra las enfermedades urbanas y la delincuencia. Las ciudades de los países en vías de desarrollo todavía tienen que ganar esas batallas, y ese es el tema del capítulo siguiente.

CAPÍTULO 4

¿CÓMO SE DOMESTICARON LAS BARRIADAS?

En el barrio de Dharavi, en Bombay, viven entre 600.000 y un millón de personas en un espacio de unas 215 hectáreas[1]. Es una masa pululante de humanidad y de espíritu emprendedor. En Dharavi la gente no se sienta a aguardar su oportunidad de salir en *¿Quieres ser millonario?* En una habitación pequeña con suelo de tierra batida y sin ventanas, un par de tipos reciclan cajas de cartón: las abren, las vuelven del revés y las grapan de nuevo, de forma que la parte impresa quede por dentro. El espacio hace también las veces de dormitorio, pues las cajas viejas sirven muy bien como lugar de reposo. En la puerta de al lado, un par de sastres confeccionan sujetadores, lo que le lleva a uno a pensar en el Lower East Side de Manhattan hace un siglo.

No muy lejos de allí, docenas de alfareros trabajan en los cutrichiles mal iluminados de unas calles sin asfaltar. Transforman la arcilla recién entregada en ollas de barro que luego cuecen en un horno de cerámica grande y humeante que está al aire libre. En otra habitación, siete u ocho mujeres seleccionan objetos de plástico usados. Tanto reciclaje hace que Dharavi parezca un sitio bastante ecológico, pero dudo de que ni el ecologista más ardiente gozara mucho reciclando jeringuillas.

Si bien la energía empresarial de Dharavi nos muestra el lado positivo de la miseria urbana (gente ambiciosa que trabaja duro y se beneficia de la proximidad a la clientela de la ciudad y los servicios urbanos), su aire y su agua contaminados ponen de manifiesto los costes de la concentración urbana. Las calles están sin asfaltar; el alcantarillado, cuando existe, contamina con frecuencia el suministro de agua. Se supone que hay más de mil habitantes por letrina operativa[2]; de ahí que sea habitual ver a gente defecando en la calle. En tales condiciones, las enfermedades son algo inevitable, y cuestan la vida a un número muy elevado de indios pobres. Según un estudio, la tuberculosis es la segunda causa principal de muerte en Bombay, y sus estragos contribuyen a hacer que la esperanza de vida sea siete años menor allí que en el resto de la India[3].

En 1962, el psicólogo John B. Calhoun publicó un artículo en *Scientific American* en el que describió las horribles consecuencias de la creación deliberada de colonias de ratas superpobladas. Entre los males que padecían las ratas cabe citar un alto nivel de mortandad infantil, el canibalismo, una «hiperactividad frenética» y el «retraimiento patológico». Es razonable dudar de que el hacinamiento de los roedores pueda decirnos gran cosa acerca de la existencia humana en las ciudades, y los experimentos realizados con otras especies, como el macaco rhesus, han puesto de manifiesto que la densidad de población puede llegar a generar consideración por el prójimo en lugar de aniquilación mutua. Con todo, la investigación de Calhoun nos advierte de que la densidad puede tener inconvenientes nada desdeñables.

En Bombay, donde los taxis se detienen detrás de carros tirados por bueyes, la congestión vial puede llegar a ser insoportable. Si bien Dharavi es un barrio bastante seguro[4] (gracias a un sistema social bien engrasado que hace que los vecinos cuiden unos de otros), grosso modo podemos decir que en Bombay vive una nutrida proporción de delincuentes, como

los tristemente célebres gánsteres que explotan a las estrellas de Bollywood. Estos males no son algo exclusivo de Bombay ni de la India. Todas las ciudades antiguas han luchado contra las plagas de la enfermedad y de la delincuencia. Todas las ciudades hacinadas se enfrentan a problemas potenciales de congestión, y la misma densidad que contribuye a propagar ideas puede contribuir a difundir enfermedades.

No se trata de problemas irresolubles, pero suelen requerir la intervención de un sector público activo, y en ocasiones hasta agresivo. A menudo se saca a relucir la incompetencia del sector público como excusa para hacer la apología de la pobreza rural: la espantosa lógica subyacente es que, puesto que las ciudades son insalubres, la gente debería quedarse en sus chozas del agro. Esta afirmación es errónea tanto desde el punto de vista moral como práctico. Los gobiernos municipales de los países en vías de desarrollo tienen que hacer lo mismo que hicieron las ciudades occidentales durante los siglos XIX y XX: proporcionar a sus habitantes agua limpia y al mismo tiempo eliminar los residuos de origen humano de forma segura. Tienen que convertir los guetos en lugares seguros. Incluso tienen que hacer lo que no lograron hacer muchas ciudades estadounidenses: poner fin a un aislamiento que puede privar a los niños pobres de las ventajas que la vida en una gran ciudad ofrece a la mayor parte de las personas. La lucha que el mundo occidental libró contra las enfermedades urbanas, la corrupción, la delincuencia y la segregación en el transcurso de los dos últimos siglos contiene muchas lecciones para los países en vías de desarrollo de hoy, aunque por desgracia una de esas lecciones sea que esa lucha nunca es sencilla.

En la barriada de Dharavi puede constatarse de forma simultánea todo lo que el pueblo indio tiene de grande y todo lo que el gobierno estatal de Maharashtra tiene de podrido. Pese a que inquiete a las personas que, como yo, sentimos cierta predilección por el mercado libre, la desaparición del gobierno

no solucionará los problemas de Dharavi. De hecho, hay un montón de ámbitos, como los de la calificación de los terrenos y las licencias para la apertura de empresas, en los que el gobierno indio podría y debería intervenir menos, pero no existe ninguna solución de libre mercado para los grandes problemas urbanos a los que se enfrentan barriadas como Dharavi. Las ciudades necesitan desesperadamente gobiernos enérgicos y competentes que les garanticen agua limpia, barrios seguros y calles en las que se circule con rapidez.

Es fácil poner la democracia sobre un pedestal, pero los gobiernos municipales eficaces suelen estar encabezados por personajes que gobiernan con mano firme, libres no solo de controles y contrapesos, sino también de la obligación de tener en cuenta los deseos de todos y cada uno de los ciudadanos descontentos. Cuando describió su lucha contra la delincuencia en Nueva York, Teddy Roosevelt señaló que: «en la mayoría de las situaciones, la "división de poderes" es una fuente de males ilimitados»[5]. Yo no diría tanto (la separación de poderes puede desempeñar un papel muy útil a la hora de contener a los malos dirigentes), pero no cabe duda de que los esfuerzos de Teddy Roosevelt por frenar la corrupción se vieron frustrados por la posibilidad de que los demás comisarios de policía vetaran sus iniciativas. La regla de Teddy Roosevelt para hacer reformas en profundidad era, por lo visto, que el poder indiviso contribuye a impedir que las fuerzas que se benefician del statu quo bloqueen los cambios. Al igual que en tiempos de guerra otorgamos a nuestros dirigentes una mayor autoridad, quizá tengamos que confiar más en ellos cuando nuestras calles no son seguras o cuando cada trago de agua nos hace correr el riesgo de contraer una enfermedad.

Siento una gran admiración por las asombrosas instituciones democráticas de la India, que no tienen parangón entre las naciones pobres del mundo, pero esa robusta democracia, que tiene unos electorados variopintos obstinadamente aferrados a

sus convicciones, impide a menudo las acciones enérgicas precisas para mejorar la existencia urbana de forma sustancial. Uno de los peores aspectos de la democracia india es que muchas veces el poder reside más a nivel regional que a nivel municipal, y también que los estados suelen estar dominados por electorados rurales que, al igual que sucede en el Senado estadounidense, están sobrerrepresentados. Las ciudades de la India necesitan un mayor control sobre sus destinos.

La difícil situación de Kinshasa

Dharavi es un ejemplo de la capacidad humana de perseverar en condiciones difíciles, pero algunas ciudades, como Kinshasa, la capital de la República Democrática del Congo, son tan disfuncionales que parecen frustrar hasta los esfuerzos más tenaces por llevar una vida decente. Cuando el sector público no aborda de ninguna manera las consecuencias que conlleva la acumulación de millones de pobres en una sola metrópoli, las ciudades pueden convertirse en sitios espantosos donde tanto los delincuentes como las enfermedades campan a sus anchas. Ese fracaso impide que la ciudad cumpla su meta fundamental, que es lograr que el campo despegue comunicando a las personas dotadas de talento entre sí y con el mundo exterior. ¿Qué alma caritativa querría ir a un sitio que ofrece tantos riesgos a cambio de tan pocas recompensas?

Kinshasa tuvo un mal comienzo[6]. Fue fundada por el aventurero Henry Morton Stanley, que la bautizó como Léopoldville en 1881 a fin de ofrecer un establecimiento comercial colonial al rey de Bélgica, Leopoldo, cuyo nombre se convirtió después en sinónimo de un colonialismo bárbaro que obligaba a los trabajadores africanos a extraer recursos de la tierra por la fuerza y que recurría a los asesinatos en masa como

herramienta administrativa[7]. Con el paso del tiempo, la dominación belga se hizo más tolerable, y hacia la década de 1950, la ciudad se había vuelto poco menos que agradable; sin embargo, tras la independencia Kinshasa se deterioró de forma drástica. Durante treinta y dos años, el régimen desenfrenadamente corrupto de Mobutu Sese Seko empobreció al Zaire (nombre con el que rebautizó al país) nacionalizando las industrias, embarcándose en aventuras militares en el extranjero y absteniéndose de invertir en capital humano y físico. Mobutu puede servir como un buen recordatorio del defecto fundamental de la regla de Roosevelt para llevar a cabo reformas en profundidad: el poder indiviso solo es bueno si está en manos adecuadas, y eso no está garantizado jamás. Los años posteriores a la expulsión de Mobutu apenas fueron mejores para el país (que ahora vuelve a llamarse Congo), ya que centenares de miles de personas han muerto en guerras y la corrupción no ha disminuido[8].

Como consecuencia de incesantes tensiones internas, Kinshasa creció con rapidez a pesar de la ausencia de un Estado digno de ese nombre que mitigara sus problemas. Desde 1960, la ciudad ha pasado de tener 446.000 habitantes a ser una aglomeración urbana de 10,4 millones de personas[9].

Uno de los sellos distintivos del gobierno unipersonal es que el poder se difunde desde el punto donde reside el dictador hacia el resto del país y, en consecuencia, las capitales de las dictaduras suelen ser un 30 por ciento más grandes que las capitales de las democracias estables[10]. Un estudio de la corrupción hecho en Indonesia[11] reveló que cuando el dictador de este país cayó enfermo, los precios de las acciones que más padecieron fueron las de las empresas cuyos líderes aparecían más cerca de él en las fotografías. Quien aspirara a formar parte de la cleptocracia zaireña tenía que mudarse a Kinshasa para estar cerca de Mobutu.

Algunas investigaciones han revelado que más de una tercera

parte de los niños de Kinshasa están infectados por el parásito de la malaria[12]. Cientos de ellos murieron y miles más fueron infectados durante el brote de fiebres tifoideas que se produjo en 2004-2005[13]. Al margen de los demás problemas que tiene Kinshasa, hace mucho que la ciudad se encuentra en el epicentro de la epidemia del sida. Las primeras muestras de sangre seropositiva se obtuvieron de habitantes de Léopoldville en 1959[14]. En 1985, un muestreo al azar descubrió que el 5 por ciento de la población estaba infectada[15]. Hace poco, la CNN incluyó a Kinshasa en una lista de las diez ciudades más peligrosas del mundo.

En Kinshasa las condiciones de existencia son espantosas, pero en el resto del Congo muchas veces la situación ha sido peor. El Departamento de Estado de Estados Unidos señala que en Kinshasa viajar «suele ser seguro de día», pero que «las áreas remotas son menos seguras debido a los altos niveles de delincuencia»[16]. Las guerras que devastaron el interior de África Central entre 1996 y 2003 llevaron a miles de personas a trasladarse a la relativa seguridad de la capital congoleña[17]. Setenta y tres de cada mil niños nacidos en la provincia de Kinshasa mueren antes de cumplir el primer año de vida[18]. Eso es unas diez veces el promedio estadounidense, pero inferior a la cifra correspondiente para el Congo rural[19]. Un estudio realizado en 2001 descubrió que en algunos distritos de Kinshasa más del 10 por ciento de los niños padecían malnutrición, lo cual suena terrible a menos que se compare con los índices de malnutrición fuera de la capital, que pueden llegar a superar el 30 por ciento[20]. La agencia estatal del agua ha fracasado estrepitosamente en suministrar agua limpia a las ciudades. Tres décimas partes de los habitantes urbanos congoleños tienen que desplazarse durante más de treinta minutos para obtener agua potable[21], pero ni siquiera eso ha frenado la emigración desde el interior del país.

Kinshasa, fundada por un régimen colonial brutal y

gobernada después por un déspota malvado, tuvo una suerte nefasta. Puede que sus problemas parezcan insolubles desde la perspectiva del Londres o del Nueva York actuales, pero Nueva York y Londres tuvieron que resolver problemas parecidos en otros tiempos. Todas y cada una de las ciudades más antiguas del mundo tuvieron que luchar en su día contra epidemias y brotes de violencia. El hecho de que finalmente salieran victoriosas de esas duras batallas debería ser esperanzador hasta para Kinshasa.

Cuidar de las ciudades enfermas

La peste llegó a Atenas en el año 430 a. C. a través del puerto de El Pireo y es posible que acabara con la vida de uno de cada cuatro atenienses[22]. El líder de la ciudad, Pericles, fue una de las víctimas. La epidemia llegó a Constantinopla unos 970 años después, y, según el historiador Procopio, en su momento de máximo apogeo mató a más de 10.000 personas cada día[23]. Durante más de tres siglos, a partir de 1350, la peste diezmó rutinariamente a los habitantes de las urbes de Europa Occidental[24]. Durante el siglo XVII, en las áreas urbanas de Inglaterra la tasa de mortalidad fue mucho más elevada que en el campo[25]. A pesar de que la peste desapareció de Europa[26] (pero no de Asia) a comienzos del siglo XVIII, después llegó la fiebre amarilla, y el cólera empezó a devastar las ciudades de Occidente en torno a 1830[27].

Pese a que las anteriores iniciativas sanitarias no fueron más allá del establecimiento de cuarentenas, algunos habitantes urbanos cada vez más sofisticados, como John Snow, estaban adquiriendo el saber necesario para hacer frente a la difusión de la pestilencia. Snow era hijo de un minero de York, y a los catorce años se convirtió en aprendiz del médico personal del

pionero del ferrocarril George Stephenson. Nueve años después, Snow recorrió en solitario y a pie los 320 kilómetros que le separaban de Londres para obtener los conocimientos necesarios para convertirse en cirujano[28]. Dos años después recibió su licencia y se convirtió en un prestigioso médico e investigador que aprendió mucho de la ciudad que le rodeaba. Su mayor éxito fue el descubrimiento de la pauta de las muertes ocasionadas por el cólera durante el brote de 1854.

Londres fue el laboratorio de Snow; con la asistencia de un clérigo local, entrevistó a los habitantes y trazó un extraordinario mapa del brote de cólera[29]. Calle por calle y caso por caso, el mapa iba mostrando la geografía de la enfermedad. Al examinar la distribución del mal, Snow se dio cuenta de que en el epicentro del brote se encontraba un pozo en concreto[30]. De sus entrevistas concluyó: «En esta parte de Londres no se ha dado ningún brote en particular ni se ha propagado el cólera salvo entre quienes tenían la costumbre de beber agua de la bomba antes mencionada»[31]. Los bebedores de cerveza del barrio no enfermaron; la capacidad del alcohol de matar a las bacterias acuáticas había ayudado a los habitantes de las urbes a combatir las enfermedades desde épocas muy anteriores.

Al parecer, el pozo había sido contaminado por un pozo negro cercano que contenía heces infectadas. Cuando Snow logró que retirasen el accionador manual de la bomba, el brote remitió. El médico no acababa de entender los orígenes bacterianos del cólera, pero determinó correctamente que la enfermedad estaba siendo transmitida por agua infectada. La investigación de Snow nos aporta una de las primeras pruebas de lo que ahora parece una obviedad: para garantizar la salud en el entorno urbano las ciudades tienen que proporcionar agua potable. También constituye un ejemplo de innovación urbana «autoprotectora», es decir, de la capacidad que tienen las ciudades de generar la información necesaria para resolver sus problemas.

En Estados Unidos, los gobiernos municipales, más impelidos por la intuición que por la ciencia de Snow, emprendieron la hercúlea tarea de suministrar agua limpia a comienzos del siglo XIX. De alguna manera lograron entender que el agua contaminada desempeñaba cierto papel en los brotes epidémicos, y se esforzaron durante años por obtener un agua más limpia. Después de que la fiebre amarilla se abatiera sobre las ciudades estadounidenses en 1793 y 1798, Filadelfia y Nueva York decidieron ofrecer a sus ciudadanos agua no contaminada por pozos negros cercanos. Filadelfia, a iniciativa del arquitecto inglés e ingeniero Benjamin Latrobe, optó por la vía pública[32]. Tanto los gastos de construcción como los de mantenimiento superaron ampliamente los cálculos originales de Latrobe, pero al final la ciudad consiguió un sistema público abastecido por los tramos superiores del río Schuylkill y que funcionaba bien.

Nueva York siguió la vía de la iniciativa privada[33], pero sus esfuerzos por ahorrar dinero solo lograron que se retrasara durante décadas la llegada del agua limpia a Manhattan. Tras el brote de fiebre amarilla, el consejo municipal de la ciudad propuso un sistema público, pero Aaron Burr, diputado por el estado y candidato a vicepresidente fracasado, tenía otros planes. A fin de influir sobre sus adversarios políticos, los federalistas del consejo municipal, reclutó como aliado a su archirrival, el señor Federalismo en persona, Alexander Hamilton. Este advirtió contra los «gravosos» impuestos[34] que serían necesarios para financiar un sistema público y convenció al consejo municipal de que aceptase el proyecto de suministro de agua privado de Burr.

A continuación, Burr hizo uso de sus propias habilidades políticas, nada desdeñables, para lograr que la asamblea legislativa aprobara los estatutos de una nueva compañía privada suministradora de agua. Las disposiciones fundamentales de los estatutos[35] de la empresa permitían a esta recaudar dos

millones de dólares y utilizar cualquier capital sobrante para «transacciones monetarias no incompatibles con la constitución y las leyes de este estado o las de Estados Unidos»[36]. Gracias a esta disposición aparentemente inocua, Burr podía hacer lo que le viniera en gana con la empresa, siempre y cuando produjera algo de agua. Veía más beneficios financieros y políticos en la banca que en el suministro de agua. Sin darse cuenta, Hamilton había creado un competidor de su propio banco, el Banco de Nueva York. El Banco de la Manhattan Company, que más tarde se convirtió en el Chase Manhattan y en la actualidad es el JP Morgan Chase, disfrutó de más de dos siglos de éxito ininterrumpido, pero desde luego no resolvió el problema del agua en Nueva York.

Para ahorrarse un capital del que Burr quería disponer como fuera para sus operaciones bancarias, la empresa utilizó un pozo viejo y construyó un embalse de tamaño insuficiente. Parece ser que la Manhattan Company rompió su promesa de traer agua limpia y fresca del Bronx y que llenó sus depósitos con *aqua obscura* de origen desconocido y dudoso.

El suministro de agua privado funciona bien en muchas ciudades, pero acarrea dos problemas en potencia. Los consumidores no pueden verificar con facilidad la calidad del agua, lo que significa que los proveedores pueden abaratar costes sin perder cuota de mercado. Y aunque un proveedor privado pueda garantizar el suministro de agua limpia, la clientela no siempre está dispuesta a pagar lo suficiente como para que esa pureza sea rentable. Ambos problemas desaparecen en una economía boyante en la que se puede contar con que la gente pague abundante dinero por el agua potable y en la que, más en general, pueda contarse con que los proveedores suministren un agua más sana, sobre todo teniendo en cuenta los pleitos a los que podrían enfrentarse si no lo hacen. Sin embargo, en la era de Hamilton y Burr, incluso si un próspero burgués podía enviar a sus criados a la parte alta de la ciudad a buscar agua

fresca, ese burgués también podía tener la certeza de que la gente de los distritos más pobres consumía un agua más barata, más sucia y más del centro de la ciudad. El agua mala seguiría siendo capaz de matar a ese burgués o a su familia, a pesar de las precauciones, porque una epidemia a escala de toda la ciudad podía iniciarse en esos distritos pobres y extenderse después a través del agua barata y sucia.

Eso es lo que los economistas denominan una «externalidad», es decir, el impacto que tienen las acciones de unas personas sobre otras cuando este no se produce a través de transacciones voluntarias. Durante más de un siglo los economistas han sostenido que las externalidades requieren alguna clase de intervención estatal, y así sucedió en el caso del agua. Dado que la Manhattan Company no resolvió el problema del agua limpia en Nueva York, siguieron reapareciendo enfermedades de transmisión hídrica. En alguna ocasión, como durante la epidemia del cólera de 1832, Nueva York perdió más de la mitad de su población[37] en un año, duplicando así la tasa de mortalidad de un año normal.

Finalmente, Nueva York siguió los pasos de Filadelfia y, pese a las advertencias de Hamilton, invirtió millones de dólares en el suministro público de agua. A partir de 1842 el acueducto Croton, cuya construcción costó nueve millones de dólares —más de ciento setenta millones de dólares al cambio de 2010— suministró agua a Nueva York. El agua limpia tuvo un impacto inmediato[38]. A partir de 1860, la tasa de mortalidad inició un asombroso descenso que duró sesenta años[39], y se pasó de las más de 30 muertes por mil habitantes de finales de la guerra civil a alrededor de 10 por mil durante la década de 1920.

Andando el año 1896, en Estados Unidos había casi 1.700 sistemas de suministro de agua públicos[40], y las municipalidades gastaban tanto en agua como el gobierno federal en todo salvo las fuerzas armadas y el servicio de correos[41]. En París, el barón Georges-Eugène Haussmann

había hecho uso de su autoridad prácticamente ilimitada como agente de Napoleón III para diseñar un sistema de alcantarillado que en la actualidad sigue prestando servicios a la ciudad y atrayendo turistas a sus túneles.

La ingente labor de investigación realizada por el historiador económico Werner Troesken[42] demuestra que las inversiones en plantas depuradoras municipales redujeron de forma significativa las muertes por fiebres tifoideas y otras enfermedades[43]. El agua limpia[44] ha reducido incluso las muertes por enfermedades no transmitidas por el agua. Haciéndose eco de investigaciones de hace un siglo sobre el impacto del agua limpia en Massachusetts, Troesken y su coautor, Joseph Ferrie, descubrieron que a partir de 1850 en Chicago unos índices menores de fiebre tifoidea solían ir ligados a una disminución de la incidencia de otro tipo de enfermedades. Es posible que las muertes inducidas por otras dolencias disminuyeran porque las enfermedades de transmisión hídrica se confundían con otras enfermedades o porque debilitaban el sistema inmunológico, que luego sucumbía al ser atacado por otras enfermedades. Sea cual sea el motivo, Ferrie y Troesken creen que «la introducción del agua pura explica una reducción de entre un 30 y un 50 por ciento en la tasa de mortalidad de Chicago» entre 1850 y 1925.

El agua limpia llegó a las ciudades gracias a inmensas inversiones públicas en infraestructura. Serán precisos esfuerzos similares, ya sea por parte de los gobiernos o de empresas privadas debidamente subvencionadas y reguladas, para lograr que la barriada de Dharavi esté tan libre de enfermedades de transmisión hídrica como las calles de París.

Limpieza de calles y corrupción

A pesar de la inmensa disminución de las enfermedades que proporciona un agua más limpia, en fecha tan tardía como 1901 en Nueva York la esperanza de vida al nacer era siete años menor que en el resto del condado, principalmente debido a la prevalencia de las enfermedades contagiosas[45]. Hace un siglo, en Estados Unidos reinaba el mismo grado de corrupción que en muchos países en vías de desarrollo actuales, y del mismo modo que la corrupción contemporánea limita la eficacia de los servicios públicos en esos países, en el siglo XIX las ciudades estadounidenses eran mucho menos saludables como consecuencia de la corrupción.

Nueva York consiguió tener calles limpias gracias a un escándalo policial que desalojó temporalmente del poder a la infame maquinaria política de Tammany Hall(4). A pesar de todas las cosas negativas que podrían decirse de los sistemas políticos que apenas dejan poder alguno en manos locales, la autonomía total tampoco es la solución apropiada. Cuando las cosas funcionan bien, los diversos niveles de gobierno (federal, estatal y municipal) se equilibran mutuamente, sobre todo cuando esos distintos niveles están gobernados por partidos distintos. En el sur de Estados Unidos, los afroamericanos no habrían conquistado los derechos civiles si el gobierno federal no hubiera intervenido en lo que eran asuntos de cada estado, y la ciudad de Nueva York consiguió tener calles limpias antes porque un senador republicano encabezó una investigación del departamento de policía de una municipalidad demócrata.

La corrupción galopante que el senador expuso con todo lujo de detalles en su informe de 10.000 páginas habría dejado atónito hasta al lector más hastiado. Cuando los periodistas preguntaron al tristemente célebre policía «Clubber» Williams cómo podía costear con su sueldo de policía una vivienda unifamiliar en Nueva York, una casa de campo en Connecticut y un yate, Williams les respondió: «Compré bienes raíces en Japón y han aumentado de valor»[46]. Ese informe fue el telón

de fondo de las elecciones de 1894 en Nueva York, que echaron del poder a Tammany Hall y colocaron en la alcaldía a un empresario republicano, William L. Strong[47].

En un principio, Strong quiso encargar a Theodore Roosevelt la limpieza de las calles, pero este quería ser comisario de policía, así que Strong nombró al coronel George Waring, que resultó ser, como dijo Roosevelt en un raro arranque de modestia, «mucho mejor hombre para su objetivo»[48]. Desde luego, Waring compartía el entusiasmo de Roosevelt por las reformas en profundidad. Había entrado en contacto por primera vez con los servicios sanitarios cuarenta años antes, cuando tenía veintitantos años y supervisaba los desagües de Central Park. Reclutó seis regimientos de caballería para el Ejército de la Unión, introdujo en Estados Unidos el ganado vacuno Jersey, ayudó a diseñar el váter y se encargó de la construcción del sistema de alcantarillado de Memphis después de que una serie de epidemias de transmisión hídrica hicieran célebre en todo el país a dicha ciudad. En 1895, este ingeniero, granjero y jinete de primera se puso al frente de la limpieza de las calles de Nueva York[49].

El coronel fue objeto de polémica inmediatamente. Durante su primer año en el cargo, sobrepasó el presupuesto en un 25 por ciento. Se desató una tormenta política[50] cuando Waring supuestamente llamó al Grand Army of the Republic(5) «un maldito hatajo de borrachos vagabundos»[51], lo que entonces debió de ser el equivalente de calificar en la actualidad al AARP(6) como «un montón de vagos y aprovechados de los servicios sociales». Waring respondió que solo había llamado «gorrones de pensiones» al *lobby* más poderoso del país y que no pensaba retractarse, ni siquiera después de que la Asamblea del estado de Nueva York solicitase su destitución[52]. Insistió en incautar los vehículos abandonados en las calles de la ciudad, lo que dio lugar a «los disturbios de la calle Mott» entre los empleados de limpieza municipales «que fueron enviados para

apoderarse de los camiones y una multitud de italianos que intentó impedir que se los llevaran»[53]. Waring planeaba por las noches la reacción de su departamento ante las tormentas de nieve. A pesar de todo ese jaleo, el *New York Times* informó de que en sus siete primeros meses «se han hecho maravillas de cara al saneamiento de la ciudad»[54].

La energía, la honradez y la competencia de Waring le granjearon un apoyo público que arrolló a sus detractores. También gozaba de la ventaja que le aportó una nueva tecnología: el asfalto[55]. Las calles de Nueva York solían pavimentarse con bloques de granito rectangulares colocados sobre un lecho de gravilla[56]. Barrer las calles era más fácil que mantener limpios los adoquines, pero seguía habiendo suciedad y polvo por todas partes. Poco a poco, el asfalto, una sustancia pegajosa y alquitranada capaz de convertir una mezcla de piedrecitas y gravilla en una masa compacta, comenzó a utilizarse para pavimentar las calles. Cuando, durante la década de 1860, el barón Haussmann construyó los grandes bulevares que atravesaban París, descubrió que el asfalto proporcionaba una superficie suave y maleable. Durante la década de 1890, Nueva York también optó por pavimentar las calles con asfalto. Hubo numerosas acusaciones de vínculos corruptos entre Tammany Hall y las empresas privadas de asfalto, pero las calles estaban suavemente pavimentadas, lo que facilitó mucho las labores de limpieza de los hombres de Waring.

En 1898 Waring dimitió de su cargo para mejorar los servicios sanitarios de Cuba después de la guerra con España, y fue allí donde contrajo la fiebre amarilla que acabó con su vida, pero no sin antes dejar tras de sí una ciudad más limpia y más saludable. Entre 1901 y 1910, la esperanza de vida de los varones de Nueva York aumentó en 4,7 años, y el abismo entre esa ciudad y el resto del país se redujo a la mitad[57]. Los mayores incrementos en esperanza de vida se debieron a la disminución de la mortalidad infantil, lo que a su vez fue

consecuencia de la difusión del conocimiento médico, de las mejoras en los servicios sanitarios y de mejores hospitales.

La administración del alcalde Strong no acabó con la corrupción urbana en Nueva York. Andando el tiempo, Strong fue sustituido por un representante de Tammany Hall, que amasó una fortuna con el monopolio de hielo de la ciudad[58]. Sin embargo, la corrupción municipal había disminuido mucho desde los tiempos de «Boss» Tweed, a medida que mejoraba la educación y la iniciativa política de la población. La corrupción suele disminuir cuando aumenta el nivel de educación[59], porque la ciudadanía se vuelve menos dependiente de la red de seguridad informal que ofrecen los jefazos de los aparatos políticos y más capaz de enfrentarse a la corrupción. Pero en la mayoría de las ciudades estadounidenses la política de aparato no se mantuvo hasta que el New Deal puso en marcha una mejor contabilidad, lo que volvió a demostrar que la existencia de múltiples niveles de gobierno puede tener efectos positivos.

En el viejo modelo de maquinarias políticas, los jefes de estas distribuían empleos y favores a sus electores a cambio de votos. Una familia de emigrantes que apoyara a la maquinaria podía contar con obtener un empleo para un joven, ayuda en caso de un incendio o un pavo para el día de Acción de Gracias. Por esos servicios velaban fondos supervisados por los jefes de la máquina. El New Deal reforzó enormemente la red de seguridad federal y minó la capacidad de los políticos locales para comprar apoyos con limosnas esporádicas. Para obtener dinero, los líderes locales tenían que documentar escrupulosamente sus movimientos de efectivos. La era de los jefazos dio paso a la era del burócrata[60], y gran parte de ellos siguieron los pasos profesionales de funcionarios como el coronel George Waring.

Las enfermedades contagiosas convierten la gran virtud urbana —comunicar a la gente— en causa de muerte. La congestión vial elimina completamente esa virtud al complicar demasiado los desplazamientos en el interior de las ciudades. El exceso de residuos convierte las calles de una ciudad en un riesgo para la salud, y el exceso de conductores las convierte en aparcamientos. El suministro de agua limpia se soluciona con obras de ingeniería, pero despejar las calles de una ciudad exige algo más que pericia técnica. Las calles solo son utilizables cuando la gente no las utiliza en exceso, y eso requiere la aplicación de las herramientas del economista. La conducción crea una externalidad negativa, porque lo habitual es que cada conductor considere tan solo sus propios costes y beneficios, ya que no suele tener en cuenta que su forma de conducir obliga a todos los demás a hacerlo de forma más lenta. La mejor forma de remediar esa externalidad es cobrar a la gente por utilizar las vías públicas.

Llevar agua limpia a las ciudades y sacar las aguas residuales fue una empresa de gran calado que puso a prueba los mismos límites de la ingeniería como ciencia. La congestión vial no solo supone un desafío desde el punto de vista técnico, sino también desde el punto de vista psicológico, fundamentalmente porque cada mejora cambia las costumbres de los conductores de forma que en realidad se anula la mejora. Durante décadas, hemos intentado resolver el problema del número excesivo de coches en un número demasiado pequeño de carriles construyendo más carreteras, pero cada nueva autopista o puente no hace sino atraer más tráfico. Economistas como Gilles Duranton y Matthew Turner han descubierto que el número de kilómetros que recorre cada vehículo individual aumenta con el número de kilómetros de autopista nueva, y este fenómeno ha sido bautizado con el nombre de ley fundamental de la congestión

vial[61].

Fundamentalmente, el problema del tráfico expresa la imposibilidad de saciar la demanda de todo aquello que sea gratuito. Cuesta mucho dinero construir carreteras, que son muy caras, y sin embargo los automovilistas estadounidenses parecen creer que el derecho a conducir gratuitamente esté garantizado por la Carta de Derechos. En la Rusia soviética se cobraban unos precios artificialmente bajos por los bienes de consumo, y el resultado fueron estanterías vacías y largas colas. En esencia, eso es lo que sucede cuando a la gente se le permite utilizar las vías públicas de las ciudades de forma gratuita.

La mejor forma de reducir la congestión vial fue una idea de William Vickrey, un premio Nobel de Economía de origen canadiense[62]. Vickrey reflexionó por primera vez sobre los misterios del transporte público cuando en 1951 se incorporó a un comité de la alcaldía para mejorar las finanzas de Nueva York. Le asignaron la misión de poner precio a los billetes de metro y señaló que «en general, los usuarios de vehículos particulares y taxis, y quizá también de autobuses, no soportan unos costes acordes con el incremento de costes que impone su uso»[63]. Cuando conducimos, tenemos en cuenta lo que nos cuesta como particulares en tiempo, gasolina y depreciación del automóvil, pero no solemos tener en cuenta los costes (es decir, las pérdidas de tiempo) que imponemos a los demás conductores. No tenemos en cuenta la congestión que creamos, y en consecuencia, abusamos de la utilización de las autopistas.

La solución natural que los economistas proponen para resolver este problema es cobrar a los conductores por el coste completo de su trayecto, lo que supone tasas añadidas para los conductores por el impacto que su vehículo ejerce sobre el resto de los usuarios. A finales de la década de 1950, Vickrey coronó su descubrimiento fundamental con un informe sobre el sistema de autobuses de Washington D. C., en el que fue el primero que abogó por cobrar a los conductores por la congestión que crean.

El descubrimiento de Vickrey, inspirado por la ciudad que le rodeaba, es otro ejemplo de innovación urbana «autoprotectora». Décadas antes de que se inventara el E-Z pass(7), Vickrey recomendó la creación de un sistema electrónico para cobrar dichas tasas por congestión, y propuso cobrar más durante las horas punta, cuando mayor es la congestión.

Décadas de experiencia han demostrado que Vickrey tenía razón. La construcción de más carreteras casi nunca elimina las demoras en el tráfico, pero el cobro por congestión sí. En 1975, Singapur adoptó una forma sencilla de cobro por congestión y cobró más a los automovilistas por conducir por el centro de la ciudad. Ahora utilizan un sistema electrónico y sofisticado que garantiza que el tráfico urbano esté libre de atascos[64]. En 2003, Londres adoptó su propia tasa por congestión[65] y el tráfico se redujo de forma significativa.

¿Por qué es tan raro el cobro por congestión en Estados Unidos? Porque la política triunfa sobre la economía. Imponerle una nueva tasa a miles de motoristas sería impopular y el resultado es que los conductores, atrapados en el tráfico, pierden innecesariamente millones de horas valiosas. El propio Vickrey murió de un ataque al corazón, desplomado sobre el volante de su automóvil, viajando a altas horas de la noche. Yo siempre he pensado que conducía a esa hora para evitar la congestión.

En Estados Unidos, la congestión supone unas pérdidas de miles de millones de dólares, pero puede tener consecuencias todavía más graves en las ciudades de los países en vías de desarrollo, donde las aglomeraciones son más extremas y donde las opciones de transporte alternativas, como el metro, suelen estar subdesarrolladas. Los edificios son más bajos y, en consecuencia, están más repartidos, lo cual, junto con unas aceras terribles, hace menos práctica la opción peatonal. En ciudades como Bombay, la congestión puede llegar a paralizar la vida urbana: de ahí que la lucha contra la congestión no sea una

cuestión de conveniencia, sino una necesidad para garantizar que la ciudad pueda cumplir su función más básica: congregar a las personas.

Aumentar la seguridad urbana

Las virtudes de la ciudad cuando se trata de comunicar a las personas pueden llegar a peligrar tanto por culpa de la delincuencia como por culpa de la congestión. El miedo mantiene a las personas detrás de puertas cerradas a cal y canto, separadas unas de otras y de las ventajas de la vida urbana. Y el miedo ha sido un subproducto demasiado habitual de congregar a miles de personas en densas aglomeraciones urbanas. Así como la proximidad urbana facilita la difusión de las ideas, también facilita la delincuencia.

Durante siglos, la amenaza del desorden urbano ha inducido a los ciudadanos a pagar impuestos y a sacrificar la libertad en aras de la seguridad. El primer cuerpo de policía moderno se fundó en París durante el reinado de Luis XIV[66], cuando la capital francesa era seguramente la ciudad más grande de Europa y sin duda una urbe de lo más violenta y desordenada[67]. Es más, París se convirtió en la Ciudad de la Luz durante el siglo XVII porque la persona que dirigía su cuerpo de policía se embarcó en un gran proyecto de iluminación de las calles para que la ciudad fuera menos peligrosa por las noches[68].

Willie Sutton dijo que él robaba bancos «porque allí es donde está el dinero»[69], pero en la mayoría de los ocasiones delinquir significa que los pobres se roban entre ellos. Las víctimas de delitos, igual que los delincuentes, tienen muchas posibilidades de ser pobres, jóvenes y de sexo masculino. Una de las principales razones que llevan a la gente a ingresar en bandas

delictivas es que estas prometen protegerles de otros delincuentes.

En gran parte del mundo, la delincuencia es un fenómeno abrumadoramente urbano. En 1989, más del 20 por ciento de la gente que vive en ciudades de más de un millón de habitantes había sido víctima de delitos en el transcurso del año anterior[70], frente a menos de un 10 por ciento de los habitantes de ciudades de menos de 10.000 habitantes. En 1986, las tasas de homicidios aumentaron en un promedio del 25 por ciento al duplicarse las poblaciones urbanas[71].

Las ciudades son propensas al delito fundamentalmente porque los pobres que acuden a ellas traen consigo los problemas sociales propios de la pobreza. Las ciudades también incitan al delito porque las áreas urbanas presentan una densa concentración de víctimas potenciales. Es duro ganarse la vida como ladrón en una carretera rural aislada, pero las multitudes que viajan en metro ofrecen una gran abundancia de bolsillos que desvalijar. Una vez calculé que el rendimiento económico de un delito medio es de aproximadamente un 20 por ciento más en las áreas metropolitanas que fuera de ellas[72].

La relación ciudad-delito también demuestra lo difícil que puede ser mantener la ley en ciudades grandes y a menudo anónimas. En el juego del *Cluedo,* los jugadores resuelven un asesinato eliminando uno detrás de otro a todos los posibles sospechosos. Los policías de verdad suelen hacer lo mismo, pero en las ciudades el proceso es mucho más complicado porque hay que tener en cuenta a un número mucho mayor de sospechosos. En consecuencia, cuando se duplica la población de una ciudad, las probabilidades de ser detenido por un delito cualquiera disminuyen en un 8 por ciento aproximadamente.

Se han relacionado de forma convincente las tasas de delincuencia con el tamaño de las ciudades, pero muchas veces las diferencias en las tasas de delincuencia entre ciudades a lo largo del tiempo tienen poco que ver con las fuerzas de orden

público, los ingresos o cualquier otro elemento susceptible de ser medido. Las barriadas de Río de Janeiro son célebres por sus bandas propensas al gatillo fácil, pero las de Bombay suelen ser bastante seguras. A pesar de la profusión de delincuentes en la película *Slumdog Millionaire,* los índices de delincuencia de Bombay son mucho menores que los de la India urbana en su conjunto[73]. En las barriadas de Bombay no se respira esa sensación de peligro que percibí en las favelas de Río o en las áreas más pobres de Nueva York en la década de 1970. Y la diferancia no se debe a que la policía de Bombay (que es una ciudad más pobre que Río) esté haciendo una labor estupenda.

La mejor explicación de lo seguras que son las barriadas de Bombay reside en que, a pesar de ser zonas pobres, también son espacios sociales que funcionan bien, como el Greenwich Village que describió Jane Jacobs hace cincuenta años en su obra maestra *Muerte y vida de las grandes ciudades.* En esas áreas son los vecinos quienes vigilan las calles y los callejones. Toman nota rápidamente de las malas conductas y es la comunidad, no la policía, quien las ataja.

En las ciudades las tasas de delincuencia también pueden subir y bajar por motivos difíciles de establecer. El asesinato es el único delito que sirve de indicador fiable para medir los cambios en la seguridad pública a largo plazo, porque muchas veces los demás delitos, por motivos diversos, no se denuncian. Las tasas de delincuencia oficiales también pueden descender cuando una ciudad tiene un cuerpo de policía particularmente inepto o corrupto, porque la gente deja de denunciar casi todos los delitos que se cometen.

El historiador de la delincuencia Eric Monkkonen reunió datos sobre más de doscientos años de asesinatos en Nueva York[74]. Entre 1800 y 1830 el número de asesinatos descendió[75] y luego volvió a subir, hasta alcanzar su punto culminante durante la Guerra de Secesión. A lo largo del siglo XIX, cuando las bandas callejeras dominaban los barrios de

inmigrantes y la policía de Nueva York era tristemente célebre por su grado de corrupción, todos los años solían producirse entre tres y seis asesinatos por cada cien mil neoyorquinos[76]. Parece que sí existe un débil vínculo entre corrupción y homicidio[77]. Entre 1865 y 1961, hubo alrededor de un 12 por ciento más de homicidios en los años en que Tammany Hall estaba en el poder que cuando gobernaban las administraciones reformistas.

El número de asesinatos descendió a finales del siglo XIX, volvió a subir a partir de 1900, y llegó a su punto culminante durante los Felices Años Veinte (5,4 asesinatos por cada 100.000 habitantes antes de reducirse a 4,1 durante la década de 1950)[78]. La tasa nacional de homicidios cayó en torno a un 29 por ciento entre 1939 y 1959[79]. Entre 1960 y 1975, todos los progresos realizados durante el periodo 1930-1960 se evaporaron y las ciudades se volvieron más anárquicas que nunca[80]. La tasa de asesinatos de Nueva York se multiplicó por cuatro, hasta llegar a los 22 asesinatos por cada 100.000 personas en 1975.

Gran parte de las fluctuaciones en las tasas de delincuencia carece de causa manifiesta. Durante todo ese periodo, tanto Estados Unidos como Nueva York se estaban enriqueciendo y expandiendo, y ni la miseria ni el tamaño de las ciudades explican por qué la delincuencia aumentó o disminuyó durante algunas décadas concretas. La explosión delictiva que se produjo entre 1960 y 1975 ha sido analizada exhaustivamente, pero no ha generado ningún consenso. Cabe suponer que el aumento se explique por el número cada vez mayor de jóvenes que había en aquellos años (la mayoría de los delitos los comete gente joven), pero Steven Levitt calcula que el aumento en el número de jóvenes solo puede explicar como máximo una quinta parte del incremento de la delincuencia durante ese periodo[81]. Otras explicaciones remiten al empeoramiento de las condiciones económicas en las economías urbanas industriales o a la

disminución de la eficacia policial, pero, una vez más, no existe ninguna variable mensurable capaz de explicar el cambio.

Los cambios inexplicables en la delincuencia a lo largo del tiempo y el espacio son, en cierto sentido, la contrapartida nociva de las inexplicables eclosiones artísticas y creativas que de vez en cuando surgen en las ciudades. Ambos fenómenos demuestran el poder de la interacción social. Un artista como Brunelleschi o Haydn puede poner en marcha una sucesión de innovaciones en su ciudad. Asimismo, un puñado de delincuentes urbanos puede quebrantar las normas que fundamentan la seguridad de las ciudades y por tanto hacer más atractiva la delincuencia. Los Crips, la inmensa banda que en la actualidad supuestamente cuenta con más de 30.000 miembros, fueron fundados por un puñado de jóvenes[82]. Puesto que las ciudades aumentan la influencia de los individuos (tanto para lo bueno como para lo malo) y puesto que las opciones y los talentos de estos son imprevisibles, fenómenos urbanos como las oleadas delictivas también son difíciles de comprender.

Puede que las oleadas de delincuencia sean difíciles de explicar, pero su impacto puede ser dolorosamente evidente. Entre 1940 y 1960, Nueva York era una ciudad aproximadamente igual de sana que el resto de Estados Unidos[83]. Nunca había existido una diferencia de más de seis meses entre la esperanza de vida de los varones blancos neoyorquinos y la del país en su conjunto. Sin embargo, entre 1960 y 1990 se abrió una brecha de 2,7 años entre la esperanza de vida de los varones neoyorquinos y la de los varones en el resto del país[84]. En conjunto, los hombres del campo se estaban volviendo más sanos que los de Nueva York. No se dio el mismo caso entre las mujeres[85], en parte porque la gran mayoría de víctimas de asesinato son hombres.

Fueron muchos los factores que contribuyeron al aumento del número de fallecimientos masculinos en Nueva York. Apareció el sida y empezó a matar a neoyorquinos, en su

mayoría varones. Las tasas de mortalidad por enfermedades cardiacas también aumentaron en Nueva York entre las décadas de 1960 y 1980, quizá debido al consumo de drogas o al estrés. Central Park se convirtió en una especie de tierra de nadie donde de noche solo se internaban los valientes o los necios. En 1925, el letrista Lorenz Hart había descrito la ciudad como «un juguete maravilloso para el nene y la nena»[86]. Cincuenta años después, la ciudad parecía hecha para los atracadores, y era cualquier cosa menos maravillosa.

Más tarde, entre 1975 y 2005, la tasa de homicidios de Nueva York se redujo de casi 22 muertes a poco más de 6 por cada 100.000 habitantes. Este descenso estuvo acompañado por caídas similares en el número de violaciones, robos y casi todos los demás delitos graves. De la misma manera que el aumento de las tasas de delincuencia tuvo mucho de inexplicable, en no poca medida su descenso se debe a fuerzas sociales que están más allá de toda posible medida o control. John Donohue y Steven Levitt han argumentado de forma convincente que la legalización del aborto desempeñó cierto papel en la reducción de la delincuencia[87].

Es más, a pesar de que los índices de delincuencia puedan cambiar por motivos que no guardan relación alguna con la policía, la labor de esta también influye. La economía del crimen y del castigo, abanderada por Gary Becker, parte de la premisa de que los delincuentes no son totalmente irracionales[88]. Responden, como todos nosotros, a incentivos. Se producen menos delitos cuando el castigo esperado depende de la probabilidad de ser detenido y de la severidad del castigo posterior. Es la racionalidad del delito lo que da sentido a las tasas de reincidencia, que suelen ser superiores al 90 por ciento[89]. Si los delincuentes son seres racionales y saben lo que cabe esperar de la cárcel antes de ir a parar a ella, entonces una temporada a la sombra no va a cambiar su opinión acerca de su profesión. Nadie espera que los jugadores profesionales de

baloncesto a los que se expulsa durante unos cuantos partidos por cometer muchas faltas cambien su forma de jugar de la noche a la mañana. Si a alguien le parecía buena idea delinquir antes de que le detuvieran, ¿por qué debería parecerle una mala idea después?

Abundan las investigaciones estadísticas que avalan la noción intuitiva de que los delitos disminuyen cuando aumenta el castigo, pese a que muchas investigaciones han revelado que la delincuencia disminuye más como consecuencia de índices de detención mayores que como consecuencia de condenas más largas. Los astronómicos índices de asesinatos de ciudades hispanoamericanas como Río y Bogotá se explican por su bajo índice de condenas. En Estados Unidos, alrededor de un 50 por ciento de los asesinatos acaban en condena[90]. En Bogotá y Río de Janeiro, menos del 10 por ciento de los asesinos acaban en la cárcel[91]. Es muy poco sorprendente que estas ciudades tengan unos problemas de delincuencia tan graves si se tiene en cuenta lo bajo que es el coste de delinquir. En Hispanoamérica, la respuesta más habitual a los altos índices de delincuencia fue intentar paliar la miseria que acompaña a la delincuencia. Por desgracia, esa estrategia no tuvo más éxito allí que en Estados Unidos.

Después de que en la década de 1960 irrumpieran en las ciudades estadounidenses la delincuencia y los disturbios, el consenso inicial argumentaba que podíamos aumentar la seguridad de nuestras ciudades haciéndolas más prósperas. Mientras Estados Unidos se concentrara en resolver sus problemas de pobreza, el problema de la delincuencia se resolvería por sí solo. Frente a los disturbios, la comisión Kerner recomendó que Estados Unidos «tomase medidas inmediatas para crear dos millones de nuevos empleos durante los tres años siguientes —un millón en el sector público y un millón en el sector privado— para absorber a los parados de larga duración y reducir el nivel de subempleo de todos los trabajadores, blancos

y negros»[92].

Por desgracia, en realidad nadie sabía cómo crear dos millones de nuevos empleos para los parados urbanos, ni cómo resolver el problema de la pobreza en términos más generales o poner freno a la decadencia de la industria urbana durante ese periodo. Es más, estaba lejos de ser evidente que el incremento de los ingresos fuera a reducir radicalmente la delincuencia. En el paso de la década de 1960 a la de 1970, hasta los progresistas empezaron a abogar por prevenir la delincuencia de una forma más directa y más represiva.

En 1973, Nelson Rockefeller, al que en otro tiempo se consideró como la esperanza progresista del Partido Republicano, firmó la ley antidroga Rockefeller[93], que preveía que cualquier persona hallada en posesión de más de 124 gramos de cualquier droga ilegal ingresara en prisión durante un periodo de entre 15 años y cadena perpetua. Durante las elecciones a la alcaldía de 1977, Ed Koch se distinguió de sus rivales apoyando la pena de muerte. Koch inició la pauta, y sus sucesores, Rudy Giuliani entre ellos, hicieron suya la teoría del mantenimiento del orden de la «ventana rota», que exige penas severas hasta para infracciones de poca monta, como colarse en el metro sin pagar. Como es natural, unas penas más duras resultaban muy atractivas para los ciudadanos de una urbe en la que los delincuentes parecían tener la sartén por el mango.

Entre 1980 y 2000, el número de reclusos del sistema penal estadounidense (encarcelados o en libertad condicional) pasó de 1,8 millones de personas a 6,4[94]. Las cárceles no reforman a los delincuentes, pero impiden que cometan delitos por medio de la disuasión y, lo que es más importante, retiran a los delincuentes de las calles. Se han realizado investigaciones exhaustivas acerca del impacto del encarcelamiento sobre los niveles de delincuencia, y lo habitual es que cuando se dobla la duración de las condenas, las tasas de delincuencia disminuyan en un promedio de entre un 10 y un 40 por ciento[95]. Steven

Levitt sostiene que los efectos «incapacitadores» de la cárcel suelen ser más importantes que sus efectos disuasorios[96]. Uno de sus estudios clásicos utilizó pleitos de la American Civil Liberties Union contra el hacinamiento que abogaban por dejar salir de la cárcel a los presos. Una vez liberados, en los alrededores los índices de delincuencia aumentaron, y Levitt calcula que cuando la población carcelaria se reduce en un 10 por ciento, los delitos violentos aumentan en un 4 por ciento. Utilizando esta estimación, el aumento de la población carcelaria quizá explique el descenso de casi un 40 por ciento en los delitos violentos que se produjo durante la década de 1990.

Millones de jóvenes varones han ingresado en el sistema penitenciario por delitos no violentos relacionados con las drogas. De haber estado en libertad, algunos de ellos habrían hecho cosas peores, y su encarcelamiento ayudó a reducir los índices de delincuencia. Sin embargo, buena parte de ellos habría podido llevar una existencia perfectamente productiva. La pérdida de su libertad y de sus perspectivas de futuro es el terrible precio que hay que pagar por reducir los índices de delincuencia aumentando los índices de encarcelamiento. Yo no puedo decir si los costes para esos presos y sus comunidades superan los beneficios del incremento en la seguridad pública, pero espero fervientemente que en el futuro encontremos formas menos dolorosas de reducir la delincuencia.

Según la lógica de Becker, otra forma de reducir los niveles de delincuencia consiste simplemente en contratar a más policías. Durante la década de 1990, el número de policías de la ciudad de Nueva York aumentó en un 45 por ciento, y a escala de todo el país aumentó en un 15 por ciento[97]. Steven Levitt estima que cuando el número de policías aumenta en un 10 por ciento, los delitos disminuyen en un 5 por ciento[98]. Si se acepta dicha cifra, entonces el aumento del número de policías puede explicar en torno a una séptima parte de la disminución en el número de delitos a escala nacional y quizá una cuarta parte del

descenso del número de delitos en Nueva York, especialmente marcado. El aumento en el número de policías no sale gratis, pero parece ser como mínimo igual de rentable que las condenas más largas.

No hay nada gratis en esta vida. ¿Acaso existe una forma de reducir la delincuencia que no pase por gastar más en policía o encarcelar a millones de jóvenes? A lo largo de las dos últimas décadas ha habido dos estrategias que han recibido mucha publicidad, y ambas pretenden mejorar la circulación de información dentro de la policía. Una de ellas recurre a la tecnología y la otra depende de la interacción urbana. Las dos parecen eficaces, pese a que no podamos decirlo con la misma confianza con la que podemos señalar el impacto de condenas más largas o la contratación de más policías.

Hace mucho tiempo que los cuerpos policiales han adoptado nuevas tecnologías como las huellas dactilares, los automóviles, los detectores de mentiras, los radioteléfonos portátiles y el sistema 911. La última oleada *high-tech* que transformó a los cuerpos de orden público se produjo en ciudades como Nueva York durante la década de 1990, donde un innovador sistema informatizado ayudó a la policía a distribuir sus recursos entre las zonas problemáticas. La idea parece haber sido iniciada por un policía de tráfico, Jack Maple, que marcó un mapa del Sistema de Transporte de Nueva York para ver en qué lugares eran más frecuentes los atracos[99]; siguiendo el ejemplo de John Snow tanto en lo tocante a la confección de mapas como en lo referente a las innovaciones urbanas «autoprotectoras», utilizó el mapa para determinar dónde enviar a sus agentes.

Poco a poco, el nuevo sistema se fue volviendo más sofisticado, y cada vez que se cometía un delito en una estación de metro un gran número de agentes se presentaba rápidamente en ella. El número de atracos en el metro descendió en picado[100], y la idea de Maple fue adoptada por su nuevo jefe, William Bratton. A continuación los dos crearon

CompStat[101], un sistema estadístico informatizado que permite a los jefes de las comisarías y a sus superiores ver exactamente dónde se está produciendo un delito y obrar en consecuencia. CompStat contribuyó a aumentar la seguridad de la ciudad localizando los puntos donde hacían falta más recursos y responsabilizando más a los agentes de los delitos que se producían durante sus respectivos turnos.

Pese a que CompStat dependía de espectaculares nuevas tecnologías para mejorar el rendimiento policial, la «colaboración ciudadana» dependía del contacto personal. En el fondo, la colaboración ciudadana no significa sino que la policía debe mantener buenas relaciones con un vecindario y recurrir a la interacción cara a cara para obtener información que pueda ayudar a prevenir delitos. A menudo los delincuentes, sobre todo los que pertenecen a bandas organizadas, están protegidos por los habitantes de los barrios en los que radican, tanto por miedo como porque hasta las bandas más sanguinarias suelen cuidar de sus vecinos. No obstante, aunque la idea de la colaboración ciudadana parezca sencilla, ponerla en práctica puede resultar bastante complicado.

Los agentes suelen ser forasteros, ya sea porque procedan de otra ciudad o porque pertenezcan a otra raza que la gente de las comunidades que patrullan. Además, los intentos anteriores de profesionalización de la policía habían contribuido a menudo a romper el vínculo entre la policía y la comunidad. Muchas ciudades adoptaron la rotación policial —es decir, el traslado periódico de los agentes a nuevos barrios— porque pensaban que podría reducir la corrupción al debilitar los vínculos entre los agentes corruptos del tipo de «Clubber» Williams y los habitantes de esos barrios que les sobornaban. Sin embargo, los disturbios de la década de 1960, que solían empezar con el ataque de grupos locales contra la policía, llevaron a los departamentos de policía a invertir más en relaciones comunitarias para intentar mejorar sus relaciones con

vecindarios hostiles.

En 1992 la violencia llegó a la iglesia baptista Morning Star de Boston, cuando un funeral se convirtió en una reyerta entre pandillas rivales. Una coalición de líderes comunitarios, extraídos en su mayor parte del clero, se reunió y creó la Ten Point Coalition[102], una liga de líderes religiosos que se esfuerza por reducir la violencia en los barrios más pobres de la ciudad. El apoyo de esos líderes proporcionó a la policía de Boston relaciones más estrechas con las zonas problemáticas y aumentó considerablemente su eficacia. Los índices de delincuencia cayeron en picado.

En la actualidad, el Departamento de Policía de Boston participa en varias iniciativas de colaboración ciudadana, entre otras en los *safe street teams* (equipos de seguridad callejera) y un montón de consejos vecinales[103]. Los agentes encargados de estas rondas dicen que muchas veces sus contactos clave son mujeres y que las agentes de policía pertenecientes a minorías étnicas pueden ser muy eficaces a la hora de tender esos puentes.

Si bien cuesta ver el lado negativo de las estrategias policiales que recurren a la capacidad urbana de difundir el conocimiento a través del espacio, hay pocos datos que avalen el punto de vista de que la colaboración ciudadana o programas como CompStat hayan hecho descender de forma espectacular los índices de delincuencia. La puesta en práctica de esos métodos rara vez se asemeja a un experimento controlado. Sin embargo, existen muchos estudios de casos concretos que indican que pueden contribuir a aumentar la seguridad de las calles.

Ni CompStat ni la colaboración ciudadana pudieron proteger a los 2.794 neoyorquinos que murieron cuando el 11 de septiembre de 2001 dos Boeing 767 destruyeron el World Trade Center[104]. A pesar del valor que demostraron tantos neoyorquinos, como el héroe fallecido cuyo retrato sigue adornando la fachada del cuartel de bomberos de la calle donde vive mi madre, mucha gente puso en duda la capacidad de la

ciudad para recuperarse. Temían que la concentración urbana ofreciese un blanco irresistible a terroristas ansiosos por atacar el núcleo mismo de nuestra civilización. No obstante, hay pocos indicios de que las ciudades no puedan sobrevivir a la amenaza del terrorismo. En distintos países y a lo largo de la historia, el terrorismo no ha impedido la urbanización ni la construcción de edificios de gran altura[105]. Tanto Jerusalén como Londres se han enfrentado a actividades terroristas de forma continuada, pero en ninguna de las dos ciudades se ha resentido el crecimiento de la población como consecuencia de ellas. Las ciudades disponen de poderosos recursos (cuerpos de policía más grandes, ciudadanos perspicaces, infraestructuras potentes) que hasta ahora les han permitido defenderse incluso de las amenazas más aterradoras.

Prestaciones sanitarias

Una masa de personas que viva en una pequeña extensión de tierra suscita unos riesgos sanitarios enormes, pero en el año 2007, siempre y cuando las tasas de mortalidad actuales se mantengan estables, una criatura nacida en Nueva York podía tener la esperanza de vivir un año y medio más que una criatura nacida en el resto del país[106]. Los Ángeles, Boston, Mineápolis, San Francisco y muchas otras ciudades también pueden presumir de tener unas tasas de mortalidad por grupos de edad inferiores a la media nacional[107]. La esperanza de vida media en condados con más de 1.295 habitantes por kilómetro cuadrado es de nueve meses más que en condados con menos de 259 habitantes por kilómetro cuadrado. Entre los años 1980 y 2000, la esperanza de vida aumentó en seis meses más en los condados que tenían más de 1.295 habitantes por kilómetro cuadrado que en aquellos donde la densidad de la

población era inferior[108].

La buena salud de los neoyorquinos no fue algo fortuito. Para que tuviesen acceso a agua potable hicieron falta enormes inversiones públicas. Para limpiar las calles de Manhattan hizo falta un líder duro y poco menos que militar que aumentó drásticamente los gastos de su departamento. Muchos policías y unas elevadas tasas de encarcelamiento lograron hacer seguras las calles de Nueva York. Todas esas batallas fueron ganadas por líderes municipales responsables e investidos de los poderes necesarios, que invirtieron enormes cantidades de dinero de los contribuyentes y ampliaron el sector público. Para convertirse en ciudades limpias y seguras las agitadas urbes de los países en vías de desarrollo tendrán que afrontar procesos no menos complejos.

No obstante, esas inversiones solo explican por qué las grandes ciudades ya no son campos de la muerte. La disminución en las enfermedades urbanas contagiosas y los homicidios no puede explicar por qué muchas ciudades como Nueva York son más saludables que el país en su conjunto. Es fácil comprender por qué la tasa de mortalidad de los habitantes de Manhattan que tienen entre veinticinco y treinta y cuatro años de edad es un 60 por ciento más baja que la tasa correspondiente para el país en su conjunto[109]. Los accidentes y los suicidios son las dos principales causas de muerte entre estos jóvenes, y ambas formas de muerte son menos frecuentes en las grandes ciudades[110]. Los neoyorquinos pertenecientes a este grupo de edad tienen más de un 75 por ciento menos de posibilidades de morir en un accidente automovilístico que sus homólogos en el resto del país[111]. Cuando se está bebido, conducir bajo los efectos del alcohol es mucho más letal que coger el autobús.

El índice de suicidios entre los neoyorquinos jóvenes se sitúa en torno al 56 por ciento de la media nacional, lo que significa que el suicidio es mucho más común en las áreas rurales[112].

El índice de muertes por suicidio en Alaska, Montana y Wyoming es más de 2,5 veces mayor que en Massachusetts, Nueva Jersey y Nueva York[113]. Si bien quizá eso refleje en parte la soledad que a veces acompaña al aislamiento geográfico, mis investigaciones con David Cutler y Karen Norberg sobre el suicidio juvenil también indican como factor el hecho de que la posesión de armas de fuego es cuatro veces mayor en los pueblos pequeños que en las grandes ciudades[114].

La mayoría de los jóvenes que se suicidan lo hacen con armas de fuego, y muchos estudios han descubierto que el suicidio es más frecuente cuando la presencia de armas de fuego es más habitual, lo que no deja de ser un tanto extraño si se tiene en cuenta que las armas no son de ningún modo la única forma de quitarse la vida[115]. En Estados Unidos es muy probable que quien sea cazador posea armas, y eso explica por qué los suicidios de jóvenes aumentan de forma significativa en relación con el incremento en el número de licencias de caza de un país[116].

Pese a que los bajos índices de mortalidad entre los habitantes urbanos más jóvenes no demuestre otra cosa que la abundancia de autobuses y la escasez de armas de fuego, es más difícil explicar el menor índice de mortalidad entre las personas de más edad. Para las personas de entre cincuenta y cinco y sesenta y cuatro años de edad, los índices de mortalidad son un 5,5 por ciento más altos en el resto del país que en Nueva York, un 17 por ciento más altos para las personas de entre sesenta y cinco y setenta y cuatro, y más de un 24 por ciento más altos para las personas de entre setenta y cinco y ochenta y cuatro años[117]. No parece que las diferencias en lo tocante a formación, empleo o ingresos expliquen estas disparidades.

El alcalde Bloomberg declaró la guerra al tabaco subiendo espectacularmente los impuestos sobre el mismo y limitando los lugares donde se podía fumar públicamente, pero antes de que asumiera el cargo Nueva York ya era un lugar más sano que el

país en su conjunto. Quizá sea lo mucho que caminan lo que mantiene a los neoyorquinos tan sanos, pero ¿explica eso por qué mueren menos de cáncer? La ciudad de Los Ángeles también es mucho más saludable que el país en su conjunto y allí se camina mucho menos. Me gustaría pensar que la salud de los neoyorquinos más ancianos se debe a la naturaleza vigorosa de la vida urbana, pero no puedo descartar la posibilidad de que la selección desempeñe cierto papel. Tener mala salud aumenta las posibilidades de jubilarse, y la jubilación aumenta las posibilidades de marcharse de la ciudad y trasladarse a climas más cálidos.

El nivel de salud de ciudades como Nueva York, Los Ángeles y San Francisco ha dado un vuelco asombroso en relación con el pasado, cuando la elevada densidad de población causaba a menudo la muerte. Durante la mayor parte de la historia de la humanidad, la proximidad facilitó la transmisión de enfermedades contagiosas que abatían a los seres humanos que tenían la temeridad de arriesgarse a vivir en las inmediaciones de otros. Para frenar la difusión del cólera y de la fiebre amarilla hubo que hacer inmensas inversiones en plantas depuradoras, del mismo modo que hubo que hacer enormes inversiones en recursos policiales para reducir la delincuencia durante la década de 1990. La concentración de millones de personas en pequeñas zonas terrestres exige un sector público vigoroso que luche contra la delincuencia y la enfermedad, y eso explica por qué a los neoyorquinos les gusta mucho más el intervencionismo estatal que a los habitantes rurales de Kansas.

Seguirán produciéndose epidemias. Mucho tiempo después de que, gracias al acueducto de Croton, el agua limpia llegara a Manhattan, tanto la pandemia de gripe de 1918 como el sida mataron a millones de personas. No obstante, en la actualidad la inversión en salud pública limita la difusión de las enfermedades en las ciudades, y el papel de las innovaciones urbanas «autoprotectoras» es tan importante como siempre. El virus del

sida fue descubierto porque un médico parisino que estaba tratando a pacientes enfermos se puso en contacto con investigadores de retrovirus del Instituto Pascal de París[118]. La salud de las ciudades depende de que los factores de la vida urbana favorables a la salud (buenos hospitales, una circulación más rápida de la información, menos coches y armas de fuego) prevalezcan sobre las consecuencias patógenas de la densidad.

La advertencia de Calhoun sigue siendo pertinente: puede que la densidad urbana genere maravillas, pero tiene su coste. El mundo perdió mucho cuando la peste devastó Atenas hace 2.400 años y también cuando el sida azotó Nueva York durante la década de 1980. La delincuencia y la congestión siguen entre nosotros, y sus costes son más terribles en las urbes en expansión de los países en vías de desarrollo. Ahora bien, estos problemas no son obstáculos insuperables para el éxito urbano. Las ciudades engendran sus propios paladines, como el doctor John Snow, el coronel Waring o William Vickrey, y estos luchan por hacerlas habitables. Han triunfado en muchas ocasiones, y cuando es así, las áreas urbanas no solo se vuelven habitables sino también placenteras, pues la concentración del talento no solo hace productivas a las ciudades: también las hace divertidas.

CAPÍTULO 5

¿ES LONDRES UN CENTRO TURÍSTICO DE LUJO?

Suele considerarse a Winston Churchill y a Franklin Delano Roosevelt como dos hombres firmes y valerosos marcados por el destino, pero sus estatuas de bronce de Bond Street los representan charlando y fumando, como si acabaran de dar cuenta de un fabuloso festín francés y estuvieran esperando a que Eleanor y Clementine volvieran de hacer compras. La pareja, cuya amistad contribuyó a salvar a Londres en su momento más aciago, parece estar disfrutando de la última encarnación de la capital británica como centro de placer. En ningún otro lugar resulta tan evidente la opulencia de Londres como en Bond Street, cuyas tiendas, llenas de joyas caras, evocan elegantemente su pasado: descomunales diamantes Graff, relojes Patek Philippe, trajes Chanel, zapatos Louboutin, y cualquier otra cosa que Sotheby's esté subastando en ese momento.

Bond Street está en pleno centro de uno de los grandes lugares de esparcimiento de una ciudad repleta de cosas que ver, comprar, saborear y averiguar. Si el dinero no es problema, uno puede disfrutar del lujo *art déco* alojándose en Claridge's, que está al lado mismo de Bond Street, y degustar el arte culinario de Gordon Ramsay[1]. Si uno recorre Burlington Arcade, un

núcleo de elegantes comercios previctorianos que discurre de forma paralela a Bond Street, y luego se arrima a Picadilly para echar una ojeada a los vistosos chalecos que venden en Picadilly Arcade, puede visitar, uno detrás de otro, al sastre de Churchill, New & Lingwood; a su proveedor de cigarros puros, J. J. Fox; a su zapatero, John Lobb, y a su bodeguero, Berry Brothers and Rudd. Todos ellos siguen surtiendo de sus productos a las élites del planeta[2].

Por supuesto, en Londres se puede gozar de otros placeres de más altas miras. Algunos de los adornos intelectuales de la ciudad (la Linnean Society, la Royal Astronomical Society y la Royal Academy of Arts) están alojados al lado mismo de Burlington Arcade, en una espléndida mansión de estilo palladiano que se encuentra a solo unos minutos en taxi de los teatros del West End o los tesoros de la National Gallery. Las palabras de Samuel Johnson siguen conservando todo su sentido: «Cuando un hombre está cansado de Londres, está cansado de la vida, pues Londres tiene todo lo que la vida pueda brindar»[3].

El placer es un incentivo poderoso, y los encantos de Londres tienen una existencia muy palpable más allá de las lustrosas páginas de las revistas de viajes. Los placeres urbanos contribuyen al éxito de una ciudad. El talento es móvil, y busca buenos lugares no solo para el consumo, sino también para la producción. Según la revista *Forbes,* las distracciones de Londres han ayudado a esa ciudad a atraer a 32 multimillonarios[4], una proporción impresionante de la gente más acaudalada del mundo. Alrededor de la mitad de esos londinenses megarricos no son ingleses, como Lakshmi Mittal[5], que acumula su fortuna en la India pero vive en la mansión de Kensington Palace Gardens que compró en 2004 por cien millones de dólares. Es posible que algunos de estos multimillonarios acudan a Inglaterra por las ventajas fiscales que les ofrece la isla, pero dentro de ella optan por Londres porque es un buen lugar

para disfrutar de su riqueza.

Si la típica ciudad decimonónica estaba situada allí donde las fábricas gozaban de ventajas comparativas, la típica ciudad del siglo XXI suele ser un lugar donde los trabajadores gozan de ventajas como consumidores. Hace un siglo, las empresas estaban ligadas a ciudades que, como Liverpool o Pittsburgh, contaban con muelles o minas de carbón. La caída en los costes de transporte globales significa que ahora las empresas son libres de establecerse allí donde la gente quiera vivir. En algunos casos, esa libertad conduce a las áreas periféricas o al Sunbelt, pero es cada vez más habitual que ciudades atractivas como Londres atraigan tanto a empresas como a empresarios gracias a su calidad de vida.

Cuando yo era un niño que vivía en Manhattan durante la década de 1970, la gente huía de Nueva York porque su índice de delincuencia y su suciedad la habían convertido para muchos en una ciudad desagradable. La vivienda no era especialmente cara, porque Nueva York no era una urbe demasiado cotizada. Desde luego, había poca gente lo bastante chiflada como para vivir directamente en Manhattan y trasladarse todos los días en transporte público a lugares de trabajo del extrarradio. Si bien el Nueva York que aparece en los clásicos de Scorsese de la década de 1970 era una ciudad donde se producían delitos espantosos, el Nueva York del siglo XXI es un lugar de esparcimiento para gente adinerada. Hasta que en 2006 comenzaron las vacas flacas, los precios inmobiliarios subieron mucho más rápidamente que los ingresos, lo que significa que la gente está dispuesta a pagar mucho dinero por vivir en Nueva York[6].

Uno de los motivos por los que Nueva York y París son ciudades tan agradables es que contienen siglos de inversiones en edificios, museos y parques. Sin embargo, también se benefician de la capacidad urbana para multiplicar la creatividad humana, que convierte a las ciudades en lugares placenteros además de industriosos. La innovación urbana no solo supone la aparición

de nuevos tipos de fábricas o instrumentos financieros, sino también de nuevas gastronomías y obras dramáticas. Pero, sobre todo, la profusión de talento humano que alberga una ciudad como Londres ofrece la oportunidad de interactuar con la gente que a uno le interesa. Una de las razones por las que los multimillonarios se inclinan por ciudades como Nueva York y Londres es que allí pueden moverse en los mismos círculos que otros multimillonarios, los cuales (cabe suponer) comprenden sus particulares tribulaciones.

A medida que la humanidad vaya enriqueciéndose cada vez más, la gente escogerá las localidades en las que quiere vivir no solo en función del placer sino también de la productividad. Para comprender por qué las ciudades tienen éxito y si seguirán prosperando en el futuro, tenemos que comprender el funcionamiento de los servicios urbanos y cómo triunfan las ciudades del consumo.

Las economías de escala y el Globe Theatre

En 2003, Kevin Spacey, ganador de un Óscar e indudablemente una persona inteligente y dotada de espíritu emprendedor, se mudó a Londres para dirigir la Compañía de Teatro Old Vic[7]. A muchos estadounidenses les pareció una decisión tan inescrutable como todo lo demás que tiene que ver con el ingenioso actor. Spacey es un nativo de Nueva Jersey criado en California[8]. Sin duda, Hollywood debería ser capaz de conservar a una estrella cinematográfica de esa magnitud. Si estaba tan empeñado en hacer teatro en vivo, siempre podía acudir a Broadway, donde había tenido éxito en repetidas ocasiones. ¿Qué podría atraer a un artista tan popular como Spacey a un teatro londinense situado en la orilla equivocada del Támesis?

El atractivo que tienen los teatros londinenses para Kevin Spacey y para buena parte del resto del mundo es la consecuencia de imperecederas ventajas urbanas. Para empezar, el teatro en vivo supone unos gastos fijos considerables. Cualquier niño de cinco años puede representar una obra, pero representar una obra contemporánea en el West End requiere un gran escenario, iluminación sofisticada y equipo de sonido, y a menudo espacios interiores ornamentados. Entre los costes fijos de las obras dramáticas también hay que incluir el tiempo necesario para que los actores se aprendan el guión y perfeccionen su papel, aspectos a los que la mayoría de los intérpretes de cinco años prestan escasa atención. Lo que hace que el teatro sea asequible para la gente corriente, como lo fue el Old Vic para el público pobre de Lambeth, es que esos gastos fijos se reparten entre miles de espectadores.

Los costes fijos de teatros, óperas y museos explican su relación con las ciudades. En las grandes áreas urbanas hay públicos amplios que pueden sufragar de forma conjunta los gastos que conlleva representar una obra dramática sofisticada. Hoy en día Broadway sobrevive gracias a los millares de turistas que lo visitan, pero hace cincuenta años la «Gran Vía Blanca»(8) satisfacía la gran demanda de los neoyorquinos que asistían regularmente al teatro.

En el mundo de habla inglesa, el primer teatro público de relevancia lo construyó James Burbage en 1576, que lo bautizó con el atinado nombre de The Theatre[9]. Londres creció de forma espectacular durante el siglo XVI, y su población, cada vez más numerosa, estaba ávida de entretenimiento. Burbage levantó su teatro cerca de la ciudad pero más allá de sus murallas, en una especie de área «no reglamentada» en la que pudieran operar todo tipo de locales de mala nota, como burdeles, tabernas y teatros.

El teatro medieval era fundamentalmente religioso, y buena parte de las obras se representaban en las iglesias, que tenían

infraestructuras muy apropiadas para ello. Tras el Renacimiento y la Reforma, los ingleses comenzaron a interesarse por las obras profanas. La comedia inglesa apareció por primera vez durante la década de 1550, con obras como *Ralph Roister Doister* y *Gammer Gurton's Needle,* que en la actualidad rara vez representa nadie, salvo algunos extremistas preisabelinos[10]. A partir de 1560, los escenarios con tres frentes se convirtieron en algo habitual y existe un encarnizado debate académico acerca de si en las representaciones de la corte se utilizaron esa clase de escenarios antes de esa época. Entre la nobleza había una cierta demanda de producciones teatrales, pero dado que ni siquiera los lores más aficionados querían ver la misma obra una noche tras otra, las compañías teatrales comenzaron a satisfacer la demanda de un público más amplio.

Burbage era miembro de una compañía de teatro financiada por el favorito de la reina, el conde de Leicester. Si bien el conde era un mecenas generoso, la compañía hacía giras regulares para aumentar sus ingresos. Gracias a las giras, los actores podían acceder a un público lo bastante amplio como para sobrevivir económicamente, pero la necesidad de desplazarse suponía de modo inevitable que las producciones fueran escasas. Sin embargo, al igual que las ferias medievales temporales evolucionaron hasta convertirse en ciudades comerciales, las compañías teatrales itinerantes se metamorfosearon en compañías teatrales sedentarias. El crecimiento de la urbe londinense hizo posible pasar a un sistema más permanente en el que los actores se quedaban en el mismo lugar y era el público el que acudía a verles, que es como sigue funcionando Broadway hoy en día. El teatro de Burbage inauguró esa tradición, y su ejemplo fue seguido por una sucesión de teatros isabelinos como el Curtain, el Rose y el Globe.

En los comienzos del teatro londinense no había escuelas de arte dramático, de forma que los actores aprendían unos de otros, caso del hijo más célebre de James Burbage, Richard, que

aprendió de su padre. Y lo que es todavía más impresionante, un conjunto de grandes dramaturgos de la comunidad teatral de la ciudad (Marlowe, Jonson, Shakespeare) tuvieron contacto entre sí y escribieron las primeras grandes obras del teatro inglés. La primera referencia escrita a Shakespeare en los círculos dramáticos londinenses es de 1592[11], cuando fue ninguneado por Robert Greene, un dramaturgo de vida un tanto disoluta que posiblemente sirviera de modelo para el personaje de Falstaff[12]. Tanto Greene como Thomas Kyd y Marlowe formaban parte del grupo de los University Wits, unos escritores disipados y cultos que al parecer se instruyeron unos a otros, y quizá también a Shakespeare, en las densas calles y las tabernas de Londres.

Solo disponemos de datos fragmentarios acerca de estas interacciones, pero no cabe duda de que sus obras se inspiran unas en otras: las relaciones entre los textos indican un patrón de creatividad interconectada. Es posible que Greene atacara a Shakespeare, pero eso no impidió que el dramaturgo más joven tomara en préstamo la estructura de la novela del primero, *Pandosto,* para *El cuento de invierno*[13]. Está muy difundida la opinión de que Thomas Kyd escribió el *Ur-Hamlet*[14], que se representó en 1589. Kyd también es uno de los posibles autores (junto con Greene) de *King Leir,* otra obra precursora de una obra de Shakespeare. Kyd compartió habitación con el «salvaje» del drama inglés, Christopher Marlowe, al que se le acusó de ser espía, ateo, católico secreto, consumidor de tabaco empedernido y un montón de otras cosas igual de espantosas.

Las obras de Shakespeare, como *Hamlet* y *Como gustéis,* contienen alusiones directas a la obra de Marlowe[15]. Las relaciones entre *El mercader de Venecia* y una obra anterior de Marlowe, *El judío de Malta*[16], vienen siendo investigadas desde hace mucho tiempo. Se cree que *Dido, reina de Cartago,* influyó en *Marco Antonio y Cleopatra*[17]. Las disyuntivas morales del doctor Fausto y de Macbeth parecen muy

semejantes. Algunos expertos, como Stephen Greenblatt, de la Universidad de Harvard, están seguros de que Shakespeare y Marlowe se conocían personalmente[18]. Dadas las reducidas dimensiones de la comunidad teatral londinense, ¿cómo podría haber sido de otro modo?

Los vínculos entre Shakespeare y Marlowe no restan brillantez alguna a la obra del primero; al contrario, nos recuerdan que el genio es lo bastante sagaz como para tomar ideas prestadas de sus vecinos. Londres tiene una larga tradición de formación de actores, que aprenden a base de interpretar y de estudiar a los artistas más veteranos que les rodean. No cabe duda de que fue así como Shakespeare adquirió sus dotes como actor, al igual que hizo Edmund Kean dos siglos después. Los gigantes de la escena británica del siglo XX (Laurence Olivier, John Gielgud, Peggy Ashcroft y Ralph Richardson) actuaron juntos, se dirigieron los unos a los otros y ayudaron a formar a las futuras estrellas de los escenarios de forma individualizada. Cuando asumió sus funciones como director de la National Theatre Company en Old Vic, Olivier dirigió al joven Peter O'Toole en *Hamlet*[19]. Al aceptar la dirección del Old Vic, Kevin Spacey estaba optando por la ciudad central de la dramaturgia de habla inglesa, que sigue educando y entreteniendo como ninguna otra.

Los grandes públicos londinenses permiten que el Old Vic cubra los gastos fijos de sus prohibitivas producciones, pero la dimensión urbana también permite sobrevivir a teatros más pequeños y más experimentales. El Second City Theatre de Chicago comenzó en 1959 en un local barato que en otro tiempo había albergado una lavandería china[20]. Sus pequeñas producciones sobrevivían gracias a públicos modestos de un centenar de personas, pero ¿habría habido siquiera esa minúscula demanda para comedias de vanguardia en la Norteamérica profunda de la década de 1950? Incluso hoy en día, grandes ciudades como Nueva York y Los Ángeles siguen

siendo conocidas por teatros de comedia experimental como la Upright Citizens Brigade.

Las actuaciones en directo están ligadas a la difusión de la innovación en las ciudades porque los nuevos fenómenos artísticos casi siempre se representan en directo mucho antes de ser distribuidos electrónicamente. Los públicos de las grandes ciudades, más numerosos, ayudan a cubrir los gastos de remunerar a *disc jockeys* como DJ Kool Herc[21], que empezó a tocar los platos como instrumentos musicales a comienzos de la década de 1970, pasando de un disco a otro. Los aspirantes a artistas, como Grandmaster Flash, que oyó a Herc en las fiestas caseras del West Bronx, improvisaron después sobre su idea. Si los discos eran instrumentos, ¿por qué no añadirles voces? Se encomia a Grandmaster Flash y MC Melle Mel por haber fundado la asociación del Bronx que unió el rap y las mezclas de discos. Def Jam Records, que surgió de los contactos urbanos de un DJ de hip-hop del Bronx (Jazzy Jay), un promotor de rap (Russell Simmons) y un estudiante de la NYU (Rick Rubin) que tocaba en un grupo punk, introdujo el hip-hop a un público mayoritario a través de artistas como Run DMC, LL Cool J y los Beastie Boys.

LA DIVISIÓN DEL TRABAJO Y EL CORDERO *VINDALOO*

Hoy en día, divertirse en una gran ciudad suele consistir en salir a cenar a un restaurante en lugar de ir al teatro, y dado que hay mucha más gente que sale a cenar de la que acude al teatro, para la mayoría de las ciudades tener buenos restaurantes es una baza más importante que tener buenos teatros. En Estados Unidos en conjunto, en 2008, había 1,8 veces más personas trabajando en supermercados que en restaurantes[22]. Sin embargo, en Nueva York dicha proporción se invierte con creces[23]: en Manhattan

hay 4,7 veces más personas trabajando en restaurantes que en supermercados, y entre 1998 y 2008, en los restaurantes de Manhattan el empleo aumentó en un 55 por ciento[24].

Mientras que los teatros son la expresión de la ventaja que supone pagar costes fijos, los restaurantes ejemplifican los beneficios derivados de la división del trabajo y de la especialización. Adam Smith ya señaló que las dimensiones del mercado limitan la división del trabajo al escribir: «En las casas aisladas y las minúsculas aldeas desperdigadas en un país tan desierto como las Highlands escocesas, cada granjero tiene que ser el carnicero, el panadero y el cervecero de su propia familia»[25]. El aislamiento suponía que cada familia tenía que producir sus propios alimentos. En la época de Smith, en las ciudades había carniceros y cerveceros. Hoy en día, en las ciudades hay una amplia oferta de restaurantes que ofrecen una vertiginosa variedad de estilos culinarios, abanicos de precios y ambientes.

En un área residencial de baja densidad de las afueras en la que cuesta treinta minutos llegar a un restaurante, las familias se preparan sus propias comidas, cocinen bien o no. El hecho de que yo castigue de vez en cuando a mi familia con mis espantosas dotes culinarias constituye por sí solo una crítica feroz de la vida en los barrios residenciales. En las ciudades la gente tiende a salir más y se beneficia de la pericia de cocineros diplomados y de talento probado. Los comensales urbanos también se benefician de las infraestructuras especializadas, como cocinas de alta gama y comedores elegantes, cuyos costes se reparten entre centenares o miles de clientes.

La existencia misma de cocineros profesionales presupone cierto grado de especialización, pero por supuesto las grandes ciudades llevan esta tosca división del trabajo mucho más lejos. En Nueva York, San Francisco, Chicago o Londres hay centenares de restaurantes especializados en preparar platos procedentes de puntos lejanos del globo y en la fusión de estilos

culinarios geográficamente diversos, para atender a los gustos tanto de consumidores pobres como ricos.

Si bien las posadas y las tabernas son instituciones antiquísimas, los restaurantes, es decir, locales que realmente atraen clientes gracias a su comida, surgieron en París a finales del siglo XVIII. Hoy en día se considera a Mathurin Roze de Chantoiseau como el primer restaurador[26]. El extraño empleo de la palabra *restaurant* para describir un establecimiento donde se servían comidas se debe a que Roze vendía sopas buenas para la salud cuyo objetivo era «restaurar» la robustez de los parisinos. La densidad urbana creó un mercado para productos especializados, y las sopas eran uno de ellos. El establecimiento de Roze sentaba a los comensales en mesas separadas, les ofrecía la posibilidad de elegir entre varios platos y en lugar de cobrarles un precio fijo, les cobraba por lo que habían pedido. Roze logró esquivar astutamente las duras reglas del gremio hostelero contra la venta de comida pagando una cuantiosa suma para convertirse en proveedor oficial de la Corona[27].

El problema que tenía el restaurante de Roze es que por lo visto la comida no era demasiado buena. Hasta en la mejor de las circunstancias, una sopa no siempre es sabrosa, y Roze era empresario, no cocinero. Sin embargo, su local, sito en los densos confines de París, desató una oleada de innovación. En 1782, se inauguró en París La Grande Taverne de Londres[28]. Según Jean Anthelme Brillat-Savarin, el más grande de todos los sibaritas, su cocinero fue «el primero en combinar los cuatro fundamentos de la buena mesa: una sala elegante, camareros bien vestidos, una bodega selecta y una cocina de gran calidad»[29].

Antes de que surgieran los grandes mercados urbanos, la cocina de lujo, igual que el teatro profano, era un pasatiempo de la nobleza, la única clientela lo suficientemente rica como para pagarse compañías de teatro y cocineros propios. En ambos casos, los empresarios urbanos se dieron cuenta de que podían

prescindir del mecenazgo nobiliario si lograban atraer a una clientela lo suficientemente numerosa. Como es natural, esa clientela solo se encontraba en las ciudades. A medida que el teatro y la cocina pasaron de ser placeres privados a placeres públicos, el saber ligado a cada innovación se difundió con mayor facilidad. Los buenos restaurantes formaban a los cocineros e inspiraban a sus clientes para que cocinasen mejor en casa.

Los restaurantes, igual que los pubs o las cafeterías, también son una forma de adaptarse a los prohibitivos precios del espacio urbano. Los apartamentos de las ciudades suelen tener unas cocinas minúsculas y muchas veces carecen de comedor. Comer o beber fuera es una forma de compartir un espacio común para que el habitante urbano no esté encerrado en un piso compacto. En cierto sentido, pues, las ciudades sacan a la gente de los espacios privados y la concentran en espacios públicos, lo que contribuye a convertirlos en centros de socialización y de consumo ostentoso. Los nuevos ricos del siglo XIX podían acudir a Grand Vefour o a Maxim's y lucir su opulencia sin tener que celebrar grandes galas en sus domicilios.

Las ciudades han sido conductos intercontinentales del conocimiento culinario al igual que han ayudado a difundir el conocimiento matemático y la mercadotecnia. Es posible que Delmonico's, en Manhattan, tuviese en plantilla al primer cocinero francés de relevancia que trabajó en suelo estadounidense durante la Edad Dorada sirviendo banquetes a base de langosta Newburg y tarta Baked Alaska a los glotones más rutilantes de Nueva York[30]. En Londres el mayor importador de ideas francesas fue Auguste Escoffier, que aprendió el oficio en París y Niza, y después pasó a cocinar en el Savoy Grill y en el Ritz durante la década de 1890[31]. Además de diseñar sus propios platos, como Melocotón Melba y Tournedos Rossini, Escoffier formó a discípulos que llevaron sus ideas a las mesas de Nueva York.

A pesar de Escoffier, hace cuarenta años la cocina londinense era más conocida por sus espantosos productos porcinos, como los huevos a la escocesa, que por la cocina creativa. Y, sin embargo, en la actualidad algunos de los mejores restaurantes del mundo están en Londres. Al importar talento del extranjero y permitir a las personas inteligentes que aprendan unas de otras, Londres ha evolucionado hasta convertirse en un lugar espléndido para el paladar de un multimillonario o de casi cualquier otra persona. Los hermanos Roux vinieron a Londres desde Francia y fundaron el primer restaurante londinense en obtener tres estrellas de la Guía Michelin[32]. Formaron a una nueva generación de célebres cocineros ingleses, como el omnipresente Gordon Ramsay, y esos cocineros formaron después a otros.

Algunos de los restaurantes más excitantes de Londres han importado ideas de sitios más lejanos que Francia. La India era la joya de la corona de la reina Victoria, y desde entonces los indios emprendedores han acudido a Londres. En la actualidad son más de 200.000 los londinenses nacidos en la India, y más del 5 por ciento de la población de la ciudad es de descendencia india[33]. Al igual que los rumanos llevaron el *pastrami* a Nueva York y los italianos llevaron la pizza a Chicago, los indios llevaron el cordero *vindaloo* a Londres. Una gran comida india en Londres representa un ejemplo muy picante de los beneficios que los emigrantes suelen aportar a las ciudades. En las grandes ciudades hay suficiente diversidad para que exista una abundante demanda incluso de cocinas más especializadas, mientras que las localidades pequeñas de Estados Unidos tienen que atender a una gama de paladares tan variada que no les queda otro remedio que seguir sirviendo sin cesar esa extraña mezcla bautizada con el nombre de «cocina continental».

En la actualidad, por supuesto, los restaurantes indios son algo más que puestos de curry. En 2001, la Guía Michelin rompió con su tradición de *haute cuisine* francesa y concedió

estrellas a dos restaurantes indios de Londres[34]. Uno de los cocineros ganadores de esas estrellas siguió la senda de la iniciativa empresarial y abrió su propio restaurante, Rasoi Vineet Bhatia[35], que bien merece el puesto número 27 por su comida que recibió de Zagat en 2010, solo un punto por debajo de las cotas alcanzadas por Gordon Ramsay. Los cocineros indios de máxima categoría suelen ser naturales de la India, pero también han pasado años inmersos en el universo competitivo de la gastronomía londinense. Su comida es experimental y ofrece tradiciones asiáticas con estilo de alta cocina. Se puede decir sin gran riesgo de equivocarse que esta fusión de la India y Europa supera cualquier comida preparada en Bombay.

La abundancia de posibilidades de esparcimiento explica por qué los habitantes de las urbes son mucho más propensos a compartir placeres públicos. Si consideramos constantes los ingresos, la formación, el estado civil y la edad a lo largo de un periodo de doce meses, los habitantes de una ciudad tienen un 19 por ciento más de probabilidades de acudir a un concierto de música rock o pop, un 44 por ciento más de probabilidades de visitar un museo, un 98 por ciento más de probabilidades de ir al cine y un 26 por ciento más de probabilidades de tomarse una copa en un bar que sus primos del campo. Estas formas de entretenimiento más selectas, que se caracterizan por la interacción en directo en lugar de la contemplación pasiva del televisor, también son muy atractivas para las personas más adineradas y educadas. Si el mundo continúa prosperando y fomentando la educación, las ventajas del entretenimiento urbano se volverán todavía más valiosas.

Calzado y ciudad

La gastronomía y el teatro son dos ámbitos en los que las

ciudades juegan con ventaja. La moda es otro. Hasta en el siglo XVIII, Londres atraía a los mejores sastres del mundo, y buena parte de sus homólogos contemporáneos sigue ejerciendo su oficio en Savile Row, calle paralela a Bond Street y Burlington Arcade. La producción en masa y unos bajos costes de distribución permiten comprar *on line* o en Target ropa barata cuya gran calidad habría suscitado la envidia de nuestros abuelos. Y no obstante, las ciudades siguen siendo lugares donde la gente lleva y compra ropa cara de forma abrumadora.

Entre 1998 y 2007, el número de habitantes de Manhattan que trabajaba en tiendas de ropa y accesorios aumentó en más de un 50 por ciento[36]. Pese a que la recesión sin duda ha reducido esa cifra, lo más seguro es que la tendencia a largo plazo se mantenga firmemente alcista. A pesar del auge de las compras por Internet, las boutiques a la última de Nueva York y sus inmensos grandes almacenes han crecido porque los ciudadanos más acaudalados de Nueva York están dispuestos a pagar una prima por el placer de comprar en una tienda elegante. Si bien la mayor parte de Estados Unidos es una economía de servicios que atiende a las necesidades de las clases medias, los dependientes y dependientas de Manhattan están al servicio de la alta burguesía urbana y de los habitantes de los barrios residenciales que acuden a la ciudad en coche para comprar zapatos de la marca Jimmy Choo.

El éxito de las boutiques de Manhattan refleja el deseo cada vez más extendido de disponer de prendas que hagan algo más que protegernos de los elementos. La demanda de ropa cara expresa la necesidad de poseer obras de arte que nos deleiten, herramientas sociales que sirvan para presentarnos ante los demás. En una ciudad diversa y compleja, la indumentaria es un indicador de los intereses y del nivel de ingresos de quien la lleva. Dado que en las ciudades la heterogeneidad social y la interacción social son mayores, la ropa desempeña un papel más importante que en otras partes. Quizá eso ayude a explicar por

qué en las ciudades de más de un millón de habitantes la gente gasta más de un 42 por ciento más en ropa femenina que en los hogares no urbanos[37].

Incluso hay una realidad estadística detrás de la pasión por el calzado de los urbanitas de *Sexo en Nueva York.* Los hogares de las grandes ciudades gastan un 25 por ciento más en calzado[38], una vez más, en relación con sus presupuestos totales, que miles de hogares rurales, cabe suponer que porque compren zapatos más lujosos, aunque también es posible que el cuero de los zapatos se desgaste antes por el contacto con el pavimento urbano. Al igual que sucede en *Sexo en Nueva York,* el deseo de ofrecer un aspecto atractivo también refleja el hecho de que la densidad de las grandes ciudades sirve para vincular sentimentalmente a las personas, lo que crea un mercado de parejas que, a su manera, es tan importante como el mercado de trabajo.

Londres como mercado matrimonial

En Londres hay un contingente de mixólogos(9) creativos que prepara cócteles nuevos y a veces asombrosos, como el Lychee y Elderflower Collins que sirven en el bar del hotel de St. Martins Lane. Sin embargo, para mucha gente soltera y unos cuantos cónyuges descarriados, beber bien solo constituye una parte minúscula de la experiencia de los bares. Los bares dan pie a encuentros románticos. Las ciudades atraen a más gente soltera que otras áreas, en parte porque la densidad urbana aumenta las posibilidades de encontrar a una posible pareja. La misma lógica que congrega a empresas y a trabajadores en áreas densas congrega a hombres y a mujeres en las ciudades.

El papel de la ciudad como mercado matrimonial nos ayuda a comprender la inusitada demografía de las áreas urbanas densas.

En 2008, la isla de Manhattan albergaba a 1,4 millones de habitantes de más de quince años[39]. De ese grupo, alrededor de una tercera parte (460.000 personas) estaba casada y vivía con su cónyuge[40]. Alrededor de la mitad de la población nunca había estado casada y unas 139.000 personas más estaban divorciadas[41]. En el conjunto de Estados Unidos, alrededor de la mitad de las personas de más de quince años está casada y vive con sus cónyuges[42]. Los habitantes de Manhattan tienen muchas más posibilidades que otros estadounidenses de ser solteros de edades comprendidas entre los veinticinco y los treinta y cuatro años[43].

Las ciudades densas atraen a la gente joven y soltera por muchos motivos, entre otros porque son buenos lugares para trabajar duro y adquirir conocimientos. Las áreas residenciales de la periferia atienden a las necesidades de los padres jóvenes porque en ellas hay mejores escuelas y casas más grandes, pero las ciudades también atraen a personas jóvenes y solteras porque son lugares divertidos para ser joven y soltero. La densidad y la posibilidad de ir caminando de un bar o un restaurante a otro las convierten en lugares ideales para conocer a miles de otras personas jóvenes y solteras que han acudido a la ciudad por exactamente los mismos motivos.

Las ciudades son imanes para solteros, pero también atraen a parejas de mayor éxito económico debido a la capacidad de ambos cónyuges para encontrar empleos adecuados dentro de un gran mercado de trabajo urbano. Los investigadores Dora Costa y Matthew Kahn han descubierto que alrededor del 40 por ciento de las parejas en las que solo uno de los miembros tiene una licenciatura universitaria se instala en grandes áreas metropolitanas, mientras que en el caso de las parejas en las que ambos cónyuges tienen licenciaturas universitarias el porcentaje llega hasta el 50 por ciento[44].

A comienzos del siglo XX, cuando las mujeres acomodadas rara vez trabajaban fuera de casa, un varón culto y triunfador podía

dirigir su negocio desde las profundidades del rico interior de su país sin que importara gran cosa que allí su cónyuge no pudiera obtener un empleo decente. En la actualidad, es mucho más probable que la esposa de un magnate en ciernes sea una abogada de altos vuelos que no quiera vivir en mitad de ninguna parte, por lo que ciudades como Washington D. C., y Los Ángeles atraen cada vez más a ese tipo de parejas, en las que ambos necesitan buenos empleos.

Las ventajas de la ciudad cuando se trata de congregar a las personas van mucho más allá de las relaciones sentimentales. La gente que vive en ciudades puede trabar amistad más fácilmente con personas cuyos intereses coincidan con los suyos. París es célebre por sus círculos literarios. En Nueva York hubo grupos de individuos de ideas afines como el Algonquin Round Table. Los movimientos políticos decimonónicos, como el Risorgimento italiano y la generación de 1837 en Argentina, fueron fraguados en conversaciones intelectuales celebradas en los cafés y librerías de Milán y Buenos Aires. Las áreas menos densas proporcionan a la gente una gama más pequeña de comensales en potencia, y ese es otro de los costes que conlleva vivir fuera de las ciudades.

Theodore Dreiser llegó a Chicago desde el provinciano estado de Indiana para escribir para el *Chicago Globe* en 1892[45]. A lo largo de los cuarenta años siguientes, se convirtió en uno de los grandes cronistas de la vida urbana estadounidense, y describió con mucha perspicacia tanto la dura existencia de la clase trabajadora urbana como los deslices de los poderosos. Uno de sus personajes más memorables fue Carrie Meeber, la heroína de su primera novela, *Nuestra hermana Carrie*[46].

La novela arranca en el momento en que Carrie sube al tren que la llevará del Wisconsin rural al Chicago industrial. Chicago le ofrece a Carrie oportunidades económicas, pero más importante todavía, le ofrece la posibilidad de escapar del aplastante tedio de la vida en el campo. Mientras disfruta de los

placeres y las tentaciones de la gran ciudad, «arruina» a más de un urbanita, pero Dreiser no deja al lector con la menor duda de que llevó una vida mucho más interesante y divertida que si se hubiera quedado en la granja y se hubiera casado con el concienzudo labrador que vivía ocho kilómetros más allá.

La vida de Carrie, un tanto sórdida, refleja la disponibilidad de los placeres urbanos, pero también el hecho de que en las grandes ciudades las costumbres sociales tradicionales tienden a perderse. Si Carrie se hubiese liado con hombres casados con tanta libertad en el Wisconsin rural, habría sido condenada al ostracismo. En Chicago puede que tuviera mala reputación y la rehuyera la gente fina, pero seguía habiendo otros muchos personajes de mala reputación con los que jugar. En idéntica situación se hallaba Frank Cowperthwaite, un antihéroe de Dreiser basado en un magnate real del tranvía, Charles Yerkes, que a pesar de su escandalosa conducta no tuvo problemas para hacer un montón de socios urbanos. Tanto para lo bueno como para lo malo, hace mucho tiempo que las ciudades vienen emancipando a la gente de las convenciones sociales. En las aldeas resulta fácil imponer reglas porque se puede excluir a quien las infringe y condenarle, como a la portadora de la letra escarlata de Hawthorne, al suplicio de la soledad.

En una gran ciudad, sin embargo, siempre se puede probar suerte con nuevas redes sociales, de manera que ningún grupo no gubernamental puede imponer reglas de conducta severas sin recurrir a la violencia extralegal. Algunas ciudades, como Boston bajo los puritanos o Ginebra bajo los calvinistas, lograron mantener la disciplina social durante algún tiempo, pero esas constricciones siempre acaban cediendo. Lo normal es que una ciudad sea más tolerante, como París o Chicago.

¿Cuándo son malos los salarios altos?

Las grandes ciudades, especializadas en los placeres innovadores, atraen de forma natural a poblaciones cada vez más ricas y cultas, ávidas de probar nuevas delicias. En sí misma, la novedad es un bien de lujo. Solo los ricos disponen de recursos suficientes para aburrirse de ingerir excelentes viandas ordinarias todos los días. A medida que el mundo ha ido enriqueciéndose y volviéndose más desigual, hay más gente dispuesta a pagar por el continuo chorreo de experiencias nuevas y de calidad a las que es más fácil acceder en las grandes ciudades.

Una gran variedad de publicaciones y sitios web se afanan (e inevitablemente fracasan en el empeño) en mantenerse al tanto de todos los estrenos artísticos, inauguraciones de restaurantes, conciertos y otros acontecimientos que se producen todas las semanas en ciudades como Barcelona, Los Ángeles o Tokio. Estas experiencias son tan numerosas y tan evanescentes que podría parecer imposible evaluar su efecto de conjunto sobre la calidad de vida de una ciudad. ¿Cómo elegir entre todas ellas y determinar si ciertas ciudades se están convirtiendo en lugares más o menos gratos en los que vivir?

Uno de los principios fundamentales de la economía es que hay pocas cosas gratuitas y que los mercados exigen compensaciones. Los inversores pueden optar por activos de mayor rendimiento solo si corren mayores riesgos; los habitantes de los barrios residenciales pueden obtener un solar más grande al precio de un trayecto más largo entre su casa y su trabajo. Al comparar áreas metropolitanas, se produce una compensación en tres direcciones entre salarios, precios y calidad de vida. La mayor parte del tiempo, los salarios elevados y los precios elevados van de la mano; el alto coste de la vivienda es el precio que se paga por acceder a una ciudad donde los salarios son altos. Sin embargo, y aunque se corrijan los precios y las competencias de los individuos, los salarios reales varían de un lugar a otro. En algunas ciudades, como San Diego y Honolulu,

los ingresos reales son inusitadamente bajos, mientras que en otras, como Dallas, Texas y Rochester, Minnesota, son inusitadamente altos[47].

¿Deberían salir corriendo hacia Dallas todos los habitantes de Honolulu? Por supuesto que no. Los salarios reales altos compensan los gélidos inviernos de Rochester y los abrasadores veranos de Dallas. Los salarios reales bajos son el precio que se paga por disfrutar de los placeres de San Diego y Honolulu. El mercado funciona, mejor o peor, y cuando en una ciudad los precios de la vivienda son realmente altos en relación con los ingresos, se puede apostar que ese sitio tiene algo de agradable. Si en un área muy atractiva los salarios fueran altos y los precios fueran bajos, eso atraería a miles de habitantes nuevos que inmediatamente harían subir el coste de la vida.

Una vez calculé cuáles eran las metrópolis norteamericanas más caras en el supuesto de que los salarios fueran constantes y descubrí que nueve de las diez ciudades más caras se encontraban en la costa californiana[48]. La décima ciudad era Honolulu. Cuando uno se fija en qué ciudades tienen precios especialmente bajos en relación con los ingresos, descubre que algunas son demasiado frías, como Anchorage, Alaska, y que otras son demasiado calientes, como Midland, Texas. Otros lugares que figuran en esa lista de las diez ciudades más baratas, como Detroit o Trenton, padecen otros problemas, como la delincuencia y el paro.

Los salarios reales —corregidos en función de los precios locales— son una herramienta eficaz para evaluar los servicios urbanos. Si en una ciudad los salarios reales son inusitadamente bajos, entonces la calidad de vida debe de ser alta. Si los salarios reales son inusitadamente altos, entonces algo falla en ese sitio. De forma un tanto paradójica, el descenso en los salarios reales de ciudades como Nueva York nos ofrece la mejor prueba de que, en conjunto, los servicios de las grandes ciudades se han vuelto más valiosos.

En el año 1970 existía una poderosa relación positiva entre el tamaño de una ciudad y los salarios reales[49]. Estos aumentaban en un 3 por ciento cuando la población de un área se duplicaba. La relación era la misma en 1980. Durante la década de 1970, cuando Nueva York era un campo de batalla, a los trabajadores había que ofrecerles una «paga de combate» por soportar los problemas de la ciudad. Aquellos altos salarios reales eran indicadores de fracaso urbano —la preocupante tasa de delincuencia y la desintegración de los servicios urbanos—, no de éxito urbano.

A partir de 1980, la relación entre la población de un área y los salarios reales se niveló y ahora es negativa. En el año 2000, la gente estaba dispuesta a aceptar salarios reales más bajos por vivir en Nueva York[50], lo que quiere decir que acudían a Nueva York pese a que los altos precios anularan las ventajas de unos salarios más elevados. No es que Nueva York se hubiera vuelto una ciudad menos productiva; los salarios nominales, que reflejan la productividad, eran más altos que nunca. Sin embargo, el precio de la vivienda, espoleado por una robusta demanda por vivir y divertirse en la ciudad, había subido más todavía que los ingresos nominales. Si el precio de la vivienda sube lo bastante en relación con los ingresos nominales, como sucede cuando las ciudades se hacen mucho más agradables, entonces los ingresos reales pueden caer en épocas de gran éxito urbano. Manhattan pasó de ser un campo de batalla a un lugar de recreo, y la gente estaba dispuesta a pagar el precio de un salario real más bajo por el privilegio de vivir allí.

Puesto que la lógica económica indica que los lugares donde el precio de la vivienda es alto en relación con los ingresos deben de ser agradables, he intentado reflejar los placeres que ofrece cada ciudad clasificando los condados estadounidenses en función de lo inusitadamente elevados que eran los precios de la vivienda en 1980 en relación con los ingresos medios. De promedio, en los condados con un alto nivel de servicios (lo que

significa que se encontraban en el cuarto superior de las áreas de este índice) la población aumentó en un 40 por ciento. En los condados que se encontraban en el cuarto inferior de las áreas de este índice, en términos generales la población no aumentó. En los condados que tienen unos servicios de calidad, los ingresos medios aumentaron en un 28 por ciento, frente a un 14 por ciento en los condados que tienen unos servicios de baja calidad. La ciudad del consumo está en alza.

El incremento en la demanda de la vida urbana también ha impulsado el aumento de los trayectos inversos al trabajo. La gente que vive en un sitio y trabaja en otro muestra así que valora los servicios o el bajo coste de la vivienda en su ciudad natal. Sabemos que el coste de la vivienda en Nueva York no es bajo, pero cada vez hay más gente que vive allí y trabaja fuera. A escala nacional, la proporción de la población que viaja todos los días del centro de la ciudad a la periferia ha pasado del 2,4 por ciento en 1960 al 6,8 por ciento en la actualidad[51]. El hecho de que haya más gente dispuesta a pagar los altos precios de la ciudad y trabajar en otra parte es una prueba añadida de que cada vez se cotizan más los servicios de las grandes ciudades.

Otras variables indicativas del atractivo de una localidad, como la abundancia de turistas, también sirven para pronosticar el éxito urbano. Esta correlación parece conservar su validez en Inglaterra y Francia, así como en Estados Unidos. Cada vez más, la gente escoge los lugares donde decide instalarse en función de la calidad de vida, y la gente cualificada que acude a áreas atractivas suministra después ideas nuevas que alimentan la economía local. Las personas inteligentes y emprendedoras son la fuente última del poder económico de una ciudad, y a medida que esas personas prosperan más, les importa más la calidad de vida.

¿Cuáles son los servicios públicos más importantes a la hora de atraer a las personas cualificadas? La gente, sobre todo la gente más culta, pagará mucho por calles seguras y por buenos

colegios para sus hijos. La importancia cada vez mayor de la ciudad del consumo debería servir sobre todo para asegurar que los líderes cívicos concentren sus fuerzas en las tareas básicas de los gobiernos locales: mantener el orden en las calles y mejorar la enseñanza pública. Los restaurantes y los teatros también son atracciones, pero ni son tan decisivos como la seguridad y los colegios ni son tan susceptibles de ser sometidos a intervención gubernamental. En una ciudad próspera esos servicios se dan de forma natural, al menos mientras esta no haya regulado excesivamente sus placeres.

La importancia de los placeres del consumo también contiene una lección para los periodos de desaceleración económica. Los gobiernos municipales no deberían reaccionar ante las dificultades fiscales recortando servicios municipales como la policía. La forma más sencilla de asegurar que una ciudad no sobreviva a una crisis económica es convertirla en una peligrosa tierra de nadie. Unas calles poco seguras ahuyentarán a los trabajadores cualificados, que tan esenciales son para el renacimiento de una ciudad.

Puede que Nueva York, Londres y París sean las ciudades del consumo más selectas del mundo, pero hay muchos otros lugares que tienen éxito convirtiéndose en lugares de ocio y recreo. Ciudades universitarias como Charlottesville, Virginia, han atraído a muchos jubilados. Las Vegas utilizó sus casinos como punto de apoyo para convertirse en la ciudad de crecimiento más rápido de todo el país. Es más, los promotores de la ciudad se emocionaron tanto con tanto restaurante y tanto casino que esta sufrió una de las burbujas inmobiliarias más espectaculares de todos los tiempos. En cuanto hayan remitido los estragos del exceso de construcción, Las Vegas podrá volver a ser una ciudad más normal y de tamaño medio que triunfa promoviendo cierta clase de entretenimiento.

El problema al que se enfrentan Nueva York, Londres y París es algo diferente. Unas economías robustas y unos placeres

abundantes han convertido a estas ciudades en lugares muy atractivos. La gente quiere vivir allí, y cuando no hay viviendas suficientes para satisfacer la demanda, los precios pueden ponerse por las nubes. Si las metrópolis más atractivas no construyen más viviendas, corren el riesgo de convertirse en «ciudades boutique» y de despojar de sus placeres y sus ventajas prácticas a todos menos a los más ricos. Las barreras que impiden construir en esas áreas de éxito son el tema del siguiente capítulo.

CAPÍTULO 6

¿QUÉ TIENEN DE ESTUPENDO LOS RASCACIELOS?

Deambular por París yendo desde el Arco del Triunfo hasta el Louvre pasando por los Campos Elíseos puede crear la impresión de un paseo por la historia. El recorrido comienza debajo de un arco de doscientos años de antigüedad que celebra los triunfos imperiales franceses, y que está inspirado en un arco imperial romano mucho más antiguo, el de Tito; prosigue a lo largo de uno de los bulevares más famosos del mundo, que María Antonieta recorrió a caballo, por el que desfilaron las tropas de Hitler y en el que han tomado helados incontables turistas; pasa por delante del Hôtel de Crillon, donde bebía Hemingway y donde durmió Woodrow Wilson durante la Conferencia de Paz de Versalles; atraviesa el Jardín de las Tullerías, ancestral lugar de esparcimiento de los monarcas, y termina en un museo que empezó siendo una fortaleza del siglo XII, y que ahora alberga obras maestras producidas a lo largo de muchos milenios. El paseo, como la propia ciudad, desprende una sensación de intemporalidad, una experiencia urbana inamovible muy alejada de los paisajes urbanos eternamente cambiantes de ciudades dinámicas como Hong Kong y Singapur.

Pero, por supuesto, París tuvo sus comienzos y sus maestros

de obras. En la actualidad la ciudad parece el argumento perfecto a favor de la conservación del pasado, pero vista con un poco más de perspectiva histórica París también ofrece argumentos para las virtudes de los cambios inmensos. Buena parte del París que a la gente más le gusta es obra de un solo hombre, el barón Georges-Eugène Haussmann, que reconstruyó la ciudad en el espacio de una sola generación.

¿Qué se nos viene a la cabeza al pensar en París? Quizá un *café au lait* en el viejo bar predilecto de Sartre, Les Deux Magots, después de pasear por el Boulevard Saint-Germain. Dicha vía pública, igual que el Boul'Mich (Boulevard Saint-Michel), fue diseñada por Haussmann[1] a partir de una maraña de calles más antiguas. Si ustedes prefieren el paseo por los Campos Elíseos que antes describí, y disfrutar de las vistas del Arco del Triunfo, estarán de nuevo en territorio Haussmann. La calle y el arco son anteriores al barón, pero él diseñó la plaza que ofrece esa vista tan despejada. ¿Que disfrutan con la milagrosa uniformidad de todos esos edificios de cinco plantas que flanquean las calles parisinas? También se las debemos a Haussmann. ¿La Ópera? Haussmann. Debajo de todo ese glamur francés hay un sistema de alcantarillado que separa el agua limpia de los residuos; una vez más, es obra del barón. Entre 1853 y 1870, las obras de Haussmann acabaron con más de la mitad de los edificios de París. De hecho, Haussmann destruyó la ciudad para poder salvarla.

París es un todo ordenado. Nos entusiasman sus grandes monumentos porque son muy visibles y no están tapados por edificios cercanos. Salta a la vista que la ciudad no fue edificada mediante el incremento gradual de la densidad que recomiendan los urbanistas militantes. No, París está unificado porque fue el resultado planificado de un solo maestro de obras al que su señor imperial le dio carta blanca.

La frase de Shakespeare «¿Qué es la ciudad sino su propia gente?» es muy cierta, pero la gente necesita edificios. Las urbes

crecen hacia arriba o hacia fuera, pero cuando una ciudad no crece, se priva a la gente de la posibilidad de experimentar la magia de la proximidad urbana. Es más, conservar una ciudad puede requerir que se destruya parte de ella. El deseo contemporáneo de conservar el París de Haussmann ha contribuido a convertir al asequible París del pasado en una ciudad *boutique* de la que hoy solo pueden disfrutar los ricos. La historia de París está repleta de grandes artistas que pasaron allí sus años de formación, cuando no tenían donde caerse muertos, pero ¿qué artista pobre podría vivir hoy en el centro de París? Cuando una ciudad pone demasiadas trabas a la construcción, corre el riesgo de estancarse y de que los precios aumenten sin cesar.

Proteger las partes más bellas de nuestro pasado urbano es muy importante, pero a las ciudades tampoco hay que embalsamarlas. Un exceso de conservación impide que las ciudades ofrezcan a sus habitantes edificios nuevos, más altos y mejores. Es posible que en París, Nueva York o Bombay las limitaciones sobre la altura parezcan oscuros arcanos que solo interesan a los profesionales del urbanismo. Nada podría ser más falso. Esas normas determinan el futuro de nuestras ciudades y de nuestro mundo. Si la historia de las ciudades se convierte en una camisa de fuerza, entonces pierden uno de sus grandes activos: la capacidad de crecimiento.

La invención del rascacielos

En el libro del Génesis, los constructores de la torre de Babel declararon: «Vamos, edifiquémonos una ciudad y una torre, cuya cúspide llegue al cielo; y hagámonos un nombre, por si fuéremos esparcidos sobre la faz de toda la Tierra»[2]. Esta protoinmobiliaria entendió correctamente que las ciudades

tenían la capacidad de comunicar a la humanidad, pero Dios les castigó por construir un monumento, no a la gloria divina, sino a la terrenal. Durante buena parte de los dos últimos milenios los constructores de las ciudades de Occidente se tomaron muy a pecho la advertencia que contiene este relato bíblico, y lo habitual es que las estructuras más altas fueran las agujas de las iglesias. El centro lanero de Brujas fue una de las primeras ciudades en las que una construcción no religiosa, el campanario de 108 metros construido a mayor gloria de la fabricación textil, descollaba sobre una construcción religiosa, la cercana catedral de San Donato[3].

A finales del siglo XV, en la mundanal Brujas la lana se había convertido en el principal objeto de culto, pero en otras ciudades hicieron falta cuatro siglos más para que los edificios no religiosos superasen en altura a las torres de las iglesias. Hasta 1890, la aguja de 86 metros de Trinity Church[4], donde mi bisabuela se arrodillaba para rezar, a solo una manzana de la Bolsa de Wall Street, era el edificio más alto de Nueva York. Quizá deberíamos considerar esa fecha, cuando este edificio religioso quedó eclipsado por un rascacielos construido para alojar al *New York World* de Joseph Pulitzer (o edificio Pulitzer) como el verdadero comienzo del irreligioso siglo XX. Casi al mismo tiempo, París celebraba su creciente opulencia erigiendo la torre Eiffel[5], que supera los 300 metros de altura, 213 más que la catedral de Notre-Dame.

Desde los tiempos de la torre de Babel, la altura no solo se considera como una forma de ofrecer más espacio en una cantidad fija de terreno, sino también como un símbolo de poder. El campanario de Trinity Church y el icono de Gustave Eiffel no tenían como finalidad ofrecer espacio utilizable. Fueron monumentos descomunales a Dios y a la ingeniería francesa respectivamente. El edificio Pulitzer fue sin duda un monumento a Pulitzer, pero también era un medio relativamente práctico de alojar su imperio periodístico, cada vez

más grande, en un mismo edificio donde pudiesen interactuar los periodistas, los redactores y el propio señor Pulitzer.

Durante siglos, unos edificios cada vez más altos hicieron posible apretujar cada vez más gente en una hectárea de terreno sin obligarles a vivir abarrotados los unos con los otros en habitaciones del tamaño de ataúdes, como las que ofrecen algunos hoteles tristemente célebres de Tokio. Y no obstante, hasta el siglo XIX, el crecimiento hacia arriba fue un proceso moderado que reemplazó gradualmente los edificios de dos plantas por edificios de cuatro y de seis pisos[6]. Hasta el siglo XIX, la altura estaba limitada por los costes de la construcción y la capacidad humana de subir escaleras. Las agujas de las iglesias y las torres de campanarios podían pinchar el cielo, pero solo porque esas torres eran estrechas y porque poca gente, aparte del campanero, tenía que subir arriba del todo. Los edificios altos se convirtieron en una posibilidad durante el siglo XIX, cuando los innovadores estadounidenses solucionaron no solo el problema de diseñar edificios altos sin que estos hubieran de tener unas paredes maestras de un grosor enorme, sino también el de subir y bajar de forma segura en su interior[7].

Elisha Otis no inventó el ascensor; se dice que Arquímedes construyó uno, quizá en Sicilia, hace 2.200 años[8]. En Versalles Luis XV tenía un elevador personal para poder hacerle visitas a su amante[9]. No obstante, para que el ascensor se convirtiera en una forma de transporte de masas, era preciso disponer de una buena fuente de energía y que fuera seguro. Los señores Matthew Boulton y James Watt inventaron los primeros motores de vapor utilizados por los ascensores industriales, que estaban accionados o mediante una cuerda o de forma hidráulica[10]. A medida que los motores fueron mejorando, también aumentó la velocidad y la potencia de los ascensores, capaces de sacar inmensas cantidades de carbón de las minas o de cereal de los barcos.

No obstante, los seres humanos seguían mostrándose bastante

reticentes a recorrer largas distancias verticales en el interior de una máquina que fácilmente podía averiarse y estrellarles a gran velocidad contra el suelo. Mientras jugueteaba en un aserradero de Yonkers, Nueva York, Otis acabó con los peligros del transporte vertical[11]. Diseñó un freno de seguridad apto tanto para ascensores como para trenes, y presentó su invento en la Exposición Universal de Nueva York en 1853. Hizo que le izaran sobre una plataforma de la que tiraba una cuerda y, acto seguido y con gran dramatismo, un hombre cortó la soga con un hacha. La plataforma solo descendió un poco antes de que el freno de seguridad la parase en seco. El ascensor Otis fue toda una sensación, y la empresa del mismo nombre sigue siendo una de las principales fabricantes mundiales de ascensores.

Los dos primeros edificios que instalaron ascensores que funcionaban con tornillos verticales (unos grandes almacenes de Broadway y el hotel Fifth Avenue) estaban en Nueva York[12]. En la década de 1870, el ascensor permitió a edificios rompedores y de vanguardia, como el edificio Tribune de Richard Morris Hunt, en Nueva York, llegar a las diez plantas de altura[13]. Al otro lado del Atlántico, la estación de St. Pancras de Londres también llegó a las diez plantas, y con sus 81 metros de altura superaba ampliamente al rascacielos de Hunt.

Sin embargo, el aspecto de fortaleza de St. Pancras indica el problema fundamental del edificio. La estación carece del ingrediente esencial del rascacielos moderno, y que es fundamental para reducir costes: un esqueleto de acero que soporte la carga del edificio. Los edificios tradicionales, como St. Pancras o el edificio Tribune, debían tener unas paredes maestras tremendamente fuertes para poder soportar el peso de una construcción de tanta altura. Para aumentar la altura, había que engrosar cada vez más los muros inferiores, lo que resultaba carísimo, salvo en el caso de que uno pretendiera construir una torre muy estrecha.

El esqueleto de acero, que define a los rascacielos, aplica los

mismos principios de ingeniería que se utilizan en las casas de armazón continua más antiguas. En una casa de armazón continua, el peso del edificio lo soporta un esqueleto ligero compuesto por tablones de medidas estandarizadas. Por tanto, las paredes son fundamentalmente cortinas colgadas del marco. En la Norteamérica rural del siglo XIX las casas de armazón continua permitieron reducir los costes de la construcción. El peso de los rascacielos, como el de las casas de armazón continua, reposa sobre un esqueleto, pero en este caso el esqueleto está hecho de acero, material que se volvió cada vez más asequible a finales del siglo XIX.

Suele considerarse como el primer rascacielos auténtico al edificio Home Insurance de William Le Baron Jenney, de 42 metros de altura, que fue construido en Chicago en 1885, pero se debate acaloradamente si Jenney fue realmente el inventor del rascacielos o no, lo que se debe al hecho de que la invención del rascacielos, como la mayoría de los demás dones de la ciudad, no se produjo en el vacío ni de la noche a la mañana[14]. El esqueleto del «primer rascacielos» de Jenney no estaba hecho completamente de acero; solo tenía dos muros incombustibles reforzados con hierro. Algunos edificios altos erigidos anteriormente en Chicago, como el edificio Montauk de Daniel Burnham y John Root, construido dos años antes, también habían utilizado refuerzos de acero. Edificios industriales como la McCullough Shot Tower de Nueva York y los depósitos del muelle de Saint-Ouen, cerca de París, ya habían utilizado marcos de hierro.

El protorrascacielos de Jenney era un mosaico que reunía sus propias innovaciones e ideas que estaban en el aire de un Chicago rebosante de arquitectos[15]. Otros constructores, como Burnham y Root, así como el ingeniero de ambos, George Fuller, y Louis Sullivan, exaprendiz de Jenney, llevaron la idea más lejos[16]. La gran oportunidad de Sullivan llegó en 1890, cuando diseñó un rascacielos, el edificio Wainwright de St.

Louis, desembarazado de inmensas cantidades de mampostería decorativa. Mientras que el edificio de Jenney tenía aspecto victoriano, el edificio Wainwright indica claramente el advenimiento de las torres vanguardistas que ahora definen los límites de tantas líneas del horizonte.

La novela de Ayn Rand *El manantial* se basa indirectamente en los primeros pasos de la carrera del aprendiz de Louis Sullivan, Frank Lloyd Wright. El libro presenta a Sullivan y a Wright como si hubieran sido un par de águilas solitarias o unos héroes a lo Gary Cooper, es decir, unos dechados de voluntarioso individualismo. No fueron ninguna de esas cosas, sino unos grandes arquitectos profundamente inmersos en una sucesión de innovaciones urbanas; Wright improvisó sobre la idea de Sullivan de que la forma obedece a la función; Sullivan, a su vez, improvisó sobre las ideas de Jenney, y este se inspiró en las innovaciones antiincendios de Peter B. Wight[17].

Su creación colectiva, el rascacielos, permitió a las ciudades conquistar inmensas cantidades de espacio utilizando la misma cantidad de terreno. Dada la creciente demanda de inmuebles en el centro de las ciudades, el rascacielos debió de parecer una bendición del cielo. El problema era que en aquellas ciudades centrales ya había edificios. Salvo en lugares como Chicago, donde el fuego había hecho tabla rasa del pasado, en aquellas urbes había que derribar para poder construir.

La demanda de espacio era aún mayor en Nueva York que en Chicago, y en Manhattan no tardaron en brotar rascacielos. En 1890, el edificio Pulitzer tenía algunas columnas de acero, pero su peso seguía estando soportado por muros de mampostería de más de dos metros de grosor[18]. En 1899, el edificio Park Row, que medía 119 metros y tenía un esqueleto de acero, superó en altura al World Building[19]. Daniel Burnham se trasladó al este para construir su icónico edificio Flatiron en 1907[20], y en 1909, la National Academy of Design de Wight fue derribada para construir la torre Metropolitan Life, de 213

metros de altura, en aquel entonces el edificio más alto del mundo[21]. En 1913, el edificio Woolworth alcanzó los 241 metros de altura[22], y siguió siendo el edificio más alto del mundo hasta el *boom* de finales de la década de 1920[23].

La ambición ilimitada de A. E. Lefcourt

Esos edificios tan altos no fueron simples monumentos. Permitieron a Nueva York crecer y a sus industrias expandirse. Brindaron a los propietarios de fábricas y a los trabajadores espacios a la vez más humanos y más eficientes. Los maestros de obra de Manhattan, como A. E. Lefcourt, hicieron posible todo eso.

Como un héroe de Horatio Alger con todas las letras[24], A. E. Lefcourt nació pobre; siendo un adolescente trabajó como vendedor de periódicos ambulante y limpiabotas. Cuando empezó a trabajar a tiempo completo en el comercio minorista, siguió vendiendo periódicos por la mañana y lustrando zapatos por las noches[25]. Ahorró dinero suficiente para comprar un bono del Tesoro por valor de mil dólares que siempre llevaba prendido en la camisa con un alfiler[26]. Cuando tenía veinticinco años, su jefe en la industria textil decidió jubilarse. Lefcourt le dejó atónito al declarar que quería comprarle el negocio. Durante aproximadamente una década, Lefcourt amplió el negocio hasta el punto de ingresar dos millones de dólares al año en ventas (más de cuarenta millones de dólares al cambio de 2010).

En 1910, la ciudad de Nueva York fue el escenario de la Gran Revuelta, en el transcurso de la cual 60.000 trabajadores de la industria textil organizaron piquetes durante diez semanas. Como presidente de la Cloak, Suit and Skirt Manufacturer’s Protective Association, Lefcourt, que en aquel entonces tenía

treinta y pico años, dirigió la batalla del lado de la patronal[27]. Si bien los tribunales parecían dispuestos a apoyar a los fabricantes hasta las últimas consecuencias, Lefcourt aceptó la solución propuesta por el mediador, el futuro magistrado del Tribunal Supremo Louis Brandeis, en lo que acabó conociéndose con el nombre de Protocolo de la Paz[28]. Mientras que Henry Clay Frick, de Pittsburgh, pasó a la historia por recurrir a la fuerza bruta contra la huelga de Homestead, Lefcourt merece que se le reconozca el mérito de haber dado con una solución intermedia menos sangrienta y seguramente más rentable[29].

En el verano de 1910, a la vez que negociaba con los sindicatos, Lefcourt emprendió una nueva carrera como promotor inmobiliario. Invirtió todo su capital en un edificio de *lofts* de doce plantas de la Calle 25, y trasladó allí la sede de su propia empresa[30]. Mandó construir otros edificios semejantes y ayudó a trasladar su industria desde los viejos talleres, en los que reinaban unas condiciones espantosas, al moderno distrito textil. Mientras que el antiguo distrito textil estaba inmovilizado por el valor que tenía estar cerca del puerto, el nuevo distrito textil de Lefcourt se encontraba entre las estaciones de Pennsylvania y Grand Central, y estaba abastecido por el ferrocarril, que siguió ofreciendo a Nueva York una ventaja en materia de transportes. Las tecnologías de transporte determinan la forma de las ciudades, y el barrio de Midtown, en Manhattan, fue edificado en torno a dos grandes estaciones ferroviarias capaces de llevar hasta ahí a una marea humana. (Es posible que el basamento rocoso de la zona tuviera algo que ver, pero parece ser que su impacto fue modesto[31].)

Lefcourt descubrió que le gustaba aún más edificar que confeccionar ropa. A lo largo de los veinte años siguientes, construyó 31 edificios[32], muchos de ellos rascacielos. Colocó ascensores Otis en torres altísimas construidas sobre una superficie de 60 hectáreas, que ocupaban 2,83 millones de

metros cúbicos y contenían tantos trabajadores como Trenton[33]. Según el *Wall Street Journal,* «demolió más edificios históricos de la ciudad de Nueva York de los que cualquier otro hombre se habría atrevido a considerar siquiera»[34]. A comienzos de la década de 1920, el Nueva York de los barrios bajos, los bloques de pisos y las mansiones de la Edad Dorada se convirtió en una ciudad de rascacielos a medida que contratistas como Lefcourt construían 100.000 nuevas unidades al año, lo que permitió que la ciudad se expandiera y que al mismo tiempo siguiera siendo relativamente asequible[35].

En 1928, el valor de las propiedades inmobiliarias de Lefcourt estaba en torno a los cien millones de dólares; de haber vivido hoy, habría sido multimillonario. Decidió celebrarlo inaugurando un banco nacional que llevara su nombre[36]. El hundimiento de la Bolsa no hizo la menor mella en el optimismo de Lefcourt[37], que para 1930 tenía previsto construir por valor de cincuenta millones de dólares, pues estaba convencido de que aquel iba a ser «un gran año para la construcción». Sin embargo, se equivocaba. Cuando la economía de Nueva York se derrumbó, también se hundió el imperio inmobiliario de Lefcourt, y tuvo que venderlo poco a poco para pagar a sus inversores. Cuando murió en 1932, castigado al parecer, como los constructores de Babel, por su arrogancia, su fortuna había quedado reducida a 2.500 dólares[38].

Yo sospecho que a Lefcourt, como a muchos otros promotores inmobiliarios, le importaba mucho más su legado arquitectónico que el dinero. Esos edificios alojaron a los espíritus creativos que siguen haciendo de Nueva York un sitio especial. Dos economistas trataron de comprender el impacto de la altura de las construcciones sobre la productividad económica comparando zonas en las que las características naturales, como un basamento rocoso, abaratan la construcción, con otras en las

que construir era más difícil por causas naturales. Descubrieron que la productividad del trabajo y los salarios eran notablemente mayores en las zonas donde era más fácil desarrollar la densidad[39].

El edificio más célebre de Lefcourt, que ni siquiera lleva su nombre, llegó a simbolizar todo un estilo musical: el sonido del edificio Brill[40]. Entre 1958 y 1965, los artistas congregados en el edificio Brill compusieron una sucesión de éxitos musicales como *Twist and Shout, You've Lost That Loving Feeling* y *Up on the Roof (Arriba en el tejado,* título muy apropiado). En última instancia, las ciudades tienen que ver con la comunicación entre personas, pero edificios como los que construyó A. E. Lefcourt facilitan esa comunicación. La pasión constructora de Lefcourt hizo mucho más agradable la existencia de los trabajadores del textil y creó un montón de espacio nuevo para espíritus creativos en otros campos.

Regular Nueva York

La trayectoria ascendente de Nueva York tuvo sus detractores. En 1913, el distinguido presidente de la Comisión de la Quinta Avenida (Fifth Avenue Commission), que era arquitecto, encabezó una cruzada para «salvar a la Quinta Avenida de la ruina»[41]. En aquel entonces, la Quinta Avenida seguía estando llena de majestuosas mansiones propiedad de los Astor y los Rockefeller. Los activistas antidesarrollo dijeron que a menos que la altura se limitase a los 38 metros o menos, la Quinta Avenida se convertiría en un cañón de ruinosas consecuencias para los valores inmobiliarios, la congestión vial y la ciudad en su conjunto[42]. A lo largo de toda la historia y hasta llegar a nuestra época, los enemigos del cambio han esgrimido argumentos parecidos. El presidente de la comisión era mejor

arquitecto que augur: a la Quinta Avenida la densidad le ha venido de maravilla.

En 1915, en la esquina de la calle Broadway con la calle Nassau, en el centro mismo de Nueva York, la Equitable Life Insurance Association construyó un monolito de 164 metros de altura, que contiene más de 185.000 metros cuadrados de espacio de oficinas y arroja sobre la ciudad una sombra de casi tres hectáreas. El edificio dio voz al grito silencioso de todos los enemigos de la altura, que querían ver más el sol. Se constituyó una alianza política que aprobó la histórica ordenanza urbanística de 1916, que solo permitía a los edificios incrementar su altura si sacrificaban volumen[43]. (Los muchos edificios tipo zigurat que hay en Nueva York, que van estrechándose a medida que ascienden, fueron construidos para cumplir con los requisitos de la ordenanza de 1916[44].)

El código cambió la forma de los edificios, pero hizo muy poco para obstaculizar el *boom* de la construcción de la década de 1920. Los edificios verdaderamente altos vienen a servir de índice de la exuberancia irracional. Cinco de los diez edificios más altos de Nueva York en 2009, entre ellos el Empire State Building, fueron completados entre los años 1930 y 1933[45]. La urbanización de los solares más antiguos comenzó durante los dinámicos años del fin de la década anterior, cuando el futuro de la ciudad parecía no tener límites. Constructores como A. E. Lefcourt confiaban en poder atraer inquilinos, y sus banqueros estaban encantados de hacerles préstamos.

A finales de la década de 1920, la empresa constructora del edificio Chrysler, en el número 40 de Wall Street, y la del Empire State Building compitieron entre sí para construir el edificio más alto de Nueva York y, por tanto, del mundo entero[46]. Es curioso que dos de los edificios más altos y más emblemáticos de Nueva York, el edificio Chrysler y el Empire State, se construyeran con dinero procedente de la venta de los automóviles que iban a alejar a Estados Unidos de la verticalidad

urbana y conducir al país hacia la expansión descontrolada de la periferia. Al final, el victorioso Empire State, apodado el «Empty State» («Estado Vacío»), no estuvo plenamente ocupado ni fue rentable hasta después de la Segunda Guerra Mundial. Afortunadamente para la empresa constructora, los costes de construcción del edificio también estuvieron muy por debajo de lo presupuestado porque durante la crisis de 1929 había una gran disponibilidad de acero.

Con posterioridad a 1933, Nueva York ralentizó el ritmo de construcción de rascacielos, y sus normas se volvieron todavía más complejas. Entre 1916 y 1960, el código de urbanismo original fue enmendado en más de 2.500 ocasiones[47]. En 1960, la Comisión de Urbanismo de la ciudad aprobó una nueva ordenanza de urbanismo que aumentó muy significativamente las limitaciones a la construcción. El código resultante, de 420 páginas de extensión, reemplazó una clasificación sencilla del espacio (empresarial, residencial y sin restricciones) por un número vertiginoso de distritos diferentes, en cada uno de los cuales solo estaba permitida una estrecha gama de actividades[48]. Había 13 tipos distintos de distrito residencial, 12 tipos distintos de distrito fabril y no menos de 41 tipos de distrito comercial[49].

Cada uno de estos distritos clasificaba estrechamente la gama de actividades permitidas. Las galerías de arte comerciales estaban prohibidas en los distritos residenciales y permitidas en los distritos fabriles, mientras que las galerías de arte no comerciales estaban prohibidas en los distritos fabriles pero permitidas en los distritos residenciales. Las tiendas de artículos de arte estaban prohibidas en los distritos residenciales y en algunos distritos comerciales. Los requisitos para los espacios de aparcamiento también diferían de un distrito a otro. En un distrito R5, un hospital debía tener un punto de aparcamiento fuera de la vía pública por cada cinco camas, pero en un distrito R6 debía tener un espacio por cada ocho camas. El carácter

trivialmente baladí del código puede deducirse de su control de las señales: «En el caso de viviendas múltiples, incluidos los apartahoteles, los edificios no residenciales permitidos u otras estructuras, se permite una señal de identificación de un área no superior a 1,1 m2 y en la que se indique solo el nombre del uso permitido, el nombre o dirección del edificio, o el nombre de los administradores»[50].

Aquella normativa también acabó con el complejo sistema de retranqueo y lo reemplazó por un sistema complejo basado en los índices de edificabilidad, es decir, la proporción de metros cuadrados interiores en relación con la superficie de cada zona. Un índice de edificabilidad de dos, por ejemplo, significa que un promotor inmobiliario puede colocar un edificio de dos plantas en la totalidad de su solar o un edificio de cuatro plantas en medio solar. En los distritos residenciales R1, R2 y R3, el índice de edificabilidad máximo era de 0,5. En los distritos R9, era de aproximadamente 7,5. Se moderaron las restricciones de altura para los constructores que crearan plazas u otros espacios públicos delante del edificio. Si el edificio estándar creado por el código de 1916 era una tarta nupcial que empezaba en la acera, el edificio estándar creado por el código de 1961 era un bloque de vidrio y acero con una plaza abierta delante.

Miedo a las alturas

Los códigos de urbanismo de Nueva York se estaban volviendo cada vez más rigurosos, pero lo mismo sucedía con otras restricciones que afectaban a nuevas iniciativas inmobiliarias. Después de la Segunda Guerra Mundial, Nueva York complicó la promoción inmobiliaria sobrerregulando la construcción y los alquileres a la vez que construía un conjunto de edificios subvencionados por el erario público, como Stuyvesant Town y

el Lincoln Center. Sin embargo, durante las décadas de 1950 y 1960, tanto los proyectos públicos como privados toparon con una resistencia cada vez mayor por parte de activistas como Jane Jacobs, que estaban convirtiéndose en expertos en organizar la oposición a los proyectos inmobiliarios a gran escala.

Jane Jacobs no parecía haber nacido para la gloria urbana. Se graduó en Scranton's Central High School en 1934 y se marchó a Nueva York al año siguiente porque creía que sería más divertido que quedarse en el noreste de Pensilvania. Se matriculó en un curso de extensión universitaria de la Universidad de Columbia pero nunca llegó a licenciarse, y más adelante rechazó muchas ofertas de titulaciones honoríficas. Cuando nos conocimos por primera vez, en 1993, me asombró lo mucho que le complacía su condición de autodidacta. Empezó escribiendo artículos *freelance* sobre la ciudad en el *Herald Tribune,* y con el tiempo llegó a editora asociada de la revista mensual *Architectural Forum.* Se casó con un arquitecto, Robert Jacobs, y decidió formar una familia en Hudson Street, en el West Village.

Sus experiencias neoyorquinas y su asombroso intelecto, que siguió brillando mucho después de que hubiera cumplido su octava década de vida, la condujeron a hacer muchas predicciones profundas y clarividentes. Durante la década de 1950, vio claramente lo disparatadas que eran aquellas iniciativas de renovación urbana, que sustituyeron a barrios que funcionaban bien por inmensas torres aisladas de las calles que las rodeaban. Se opuso a la opinión ortodoxa en materia de urbanismo, tendente a la edificación de barrios de un solo uso, ya que ella era partidaria de la diversidad. Durante la década de 1960, captó el papel de las ciudades en la difusión del saber y el crecimiento económico. Durante la década de 1970, comprendió que las ciudades eran mejores para el medio ambiente que los barrios residenciales periféricos arbolados. Sus predicciones se basaban en sus enormes dotes como observadora

que vivía y trabajaba en Nueva York. Sus conocimientos procedían de pasear con los ojos abiertos, que sigue siendo la mejor forma de descubrir cómo funciona una ciudad.

Poco a poco, Jacobs también empezó a intervenir en luchas sociales relacionadas con el desarrollo urbano. En tanto habitante de Greenwich Village, se opuso a un plan que preveía que el trazado de una carretera pasara por Washington Square Park. Mientras que los defensores de la zonificación abogaban cada vez más por la zonificación euclidiana, Jacobs abogaba por la zonificación mixta y se oponía a «segregar Nueva York en islotes económicamente independientes, lo que tendría un sinfín de consecuencias espantosas». Se opuso con vehemencia a los complejos de viviendas subvencionadas vendidas al por menor, y los ridiculizó por la esterilidad de su uso exclusivo. Criticó el Lincoln Center, al que calificó de «pedazo de rigor mortis empotrado»[51].

En 1961, el mismo año en el que entró en vigor el nuevo plan de la Comisión de Urbanismo de Nueva York, esta se enfrentó con Jane Jacobs con motivo de la demolición de dieciséis manzanas de Greenwich Village en el marco de un proyecto de renovación urbana[52]. Jacobs logró obtener una orden judicial para detener el proyecto. Reunió a un numeroso grupo de partidarios que asaltó el estrado durante una reunión de la Comisión de Urbanismo. Insinuó que existían turbios acuerdos entre los funcionarios municipales y las empresas constructoras. Finalmente, armó el suficiente alboroto para que el mismísimo alcalde, que había sido un firme partidario del proyecto, renunciara a él.

Ese mismo año, unos meses antes de su victoria sobre el ayuntamiento, Jacobs publicó su obra maestra, *Muerte y vida de las grandes ciudades*[53]. Se trata de un gran libro, que investiga y celebra el universo peatonal del Nueva York de mediados del siglo XX. Apoya su argumento a favor de la zonificación mixta aduciendo que la presencia en la calle es la esencia de la vida y la

seguridad urbanas. Polemiza contra las viviendas de alta densidad señalando que segregan a los habitantes de las calles en las que viven. En un mundo de edificios de poca altura, los habitantes pueden controlar visualmente las vías que rodean a sus viviendas, lo que ofrece una mayor seguridad a los peatones. En un mundo de edificios de muchas plantas, los habitantes acaban volviéndose ajenos a la vida callejera que transcurre debajo de ellos.

La afirmación de Jacobs según la cual las calles pueden sufrir como consecuencia de la construcción de edificios de muchas plantas no deja de tener algo de cierto, al menos cuando están mal diseñados y desalientan la vida callejera. Las personas que viven en edificios de muchas plantas tienen alrededor de un 6 por ciento más de posibilidades de ser escogidas como víctimas por los delincuentes callejeros que las que viven en viviendas unifamiliares, y hasta de que los atributos individuales de cada víctima potencial sean conocidos exhaustivamente. Lo cierto es que las personas que viven en edificios grandes tienen menos probabilidades de que les roben en casa, pero más de que les roben en la calle. Entre la gente más acaudalada, no existe vínculo entre altura y delito. Mi propia interpretación de estos hechos es que las torres más altas suelen ser complejos de vivienda subvencionada en los que se concentran los pobres y en cuyas calles escasea el comercio al por menor. Esas condiciones llevan a que las calles puedan acabar dominadas por personas conflictivas.

En entornos más mixtos, hay más consumidores y más trabajadores. En las zonas más adineradas hay vigilantes. Un mínimo de buena planificación urbana puede garantizar que los edificios de muchas plantas dispongan de suficiente tráfico peatonal para que las calles sean seguras. Ni en el barrio de Midtown (Manhattan) ni en Hong Kong escasean los peatones y la delincuencia es relativamente poco frecuente.

La oposición de Jane Jacobs a la renovación urbana la

condujo a la antipatía más dogmática por los edificios altos en general. En *Muerte y vida de las grandes ciudades* sostuvo que los vecindarios urbanos solo pueden prosperar cuando contienen entre 250 y 500 viviendas por hectárea[54]. También sostuvo que las ciudades necesitan al menos 250 viviendas por hectárea para generar suficiente tráfico callejero para el mantenimiento de restaurantes y comercios estimulantes. Y por último, sostuvo que quinientas viviendas por hectárea era una «señal de peligro», ya que cuando un barrio superaba esa marca corría el riesgo de caer en la estandarización estéril. Un típico piso de Manhattan, como aquel en el que yo me crié, tiene unos 120 metros cuadrados de espacio. Para albergar 500 viviendas por hectárea, los edificios deberían tener unas seis plantas, aproximadamente la altura estándar de los bloques de pisos construidos antes de la era del ascensor.

Si bien Jacobs comprendió muy bien las virtudes de los vecindarios de casas bajas en los que vivió, no está tan claro que captara los puntos sobresalientes de los barrios en los que los edificios son más altos. Los barrios de Manhattan, que están llenos de edificios de muchas plantas, no tienen nada de particularmente estériles, siempre y cuando sucedan suficientes cosas a nivel de calle. En los vecindarios de edificios altos también puede haber muchas tiendas y restaurantes interesantes. Sin duda, una densidad de 750 viviendas o más por hectárea no conviene a todo el mundo, pero la diversidad humana exige variedad en las formas de vida y a alguna gente le gustan los edificios altos. La preferencia de Jacobs por vecindarios del tipo de Greenwich Village es muy razonable (a mí también me gusta el Village), pero los gustos personales rara vez sirven como fundamento de una política pública responsable. Sería tan insensato que el gobierno ordenara que hubiera un solo estilo de urbanismo como que ordenara que hubiera un solo estilo literario.

La creencia de Jacobs en el valor de la densidad moderada la

condujo a oponerse a la construcción de edificios de gran altura, caso de una biblioteca de nueve plantas de la Universidad de Nueva York, del mismo modo que había luchado contra la zonificación euclidiana y las nuevas autopistas. Su visión de la ciudad estaba profundamente arraigada en la experiencia de su propio vecindario de Greenwich Village, con sus tabernas, sus intelectuales y sus casas adosadas de poca altura. Le gustaban los edificios antiguos y pensaba que los nuevos rascacielos no permitirían los usos mixtos que tanto le gustaban.

A Jane Jacobs le gustaba proteger los edificios antiguos como consecuencia de un razonamiento económico erróneo. Creía que si se conservaban los edificios más antiguos y de menor altura, eso haría que de algún modo los precios siguieran siendo asequibles para los empresarios de la construcción. Ahora bien, la oferta y la demanda no funcionan de esa manera. Conservar un edificio antiguo de una sola planta en lugar de reemplazarlo por otro de cuarenta plantas no lo convertirá en asequible. Es más, oponerse a nuevas construcciones es la forma más segura de hacer que un barrio popular deje de ser asequible. Aumentar la oferta inmobiliaria (o de cualquier otra cosa) casi siempre hace bajar los precios, mientras que restringirla hará que se mantengan altos.

La relación entre oferta inmobiliaria y precios asequibles no es solo una cuestión de teoría económica. Hay muchos datos que vinculan la oferta de espacio con el coste de los inmuebles. Digámoslo de forma sencilla: las ciudades caras no construyen mucho y las ciudades que construyen mucho no son caras. Varias investigaciones han demostrado que en las ciudades que restringen la edificación las construcciones nuevas se producen a un ritmo menor y los precios son más elevados[55]. Uno de los artículos de investigación más inteligentes de este género utiliza obstáculos naturales a la construcción, como los accidentes geográficos, y demuestra que en las ciudades que tienen una topografía compleja se construye menos y los precios son más

altos[56].

Puede que un edificio nuevo de cuarenta plantas no albergue ninguna empresa extravagante y poco rentable, pero al ofrecer un nuevo espacio reducirá la presión sobre los demás inmuebles de la ciudad. Los aumentos de precio que se producen al «recalificar socialmente» zonas más antiguas se verán contrarrestados por el nuevo inmueble. Es el crecimiento lo que ayuda a las ciudades prósperas a seguir siéndolo y a diversificarse, así como a asegurar que el precio del espacio siga siendo asequible y que la gente más pobre y las empresas menos rentables puedan quedarse en una determinada zona, no las limitaciones de altura y la fijación de volúmenes de edificación. Las limitaciones de altura incrementan la luminosidad y la conservación protege el patrimonio histórico, pero no deberíamos fingir que esos beneficios no tienen un precio.

Los peligros de la conservación

En 1961, el mismo año en que Jane Jacobs publicó su gran obra, la compañía ferroviaria Pennsylvania Railroad se disponía a arrasar su vieja estación neoyorquina[57]. En 1908, en la cima de la era de los ferrocarriles, esa empresa ferroviaria construyó la estación de la Calle 33 como templo del ferrocarril. La vieja estación de Penn era un edificio impresionante, con sus columnas dóricas y una sala de espera inspirada en las Termas de Caracalla. El arquitecto responsable, al igual que Jane Jacobs, consideraba que la altura era hostil a la vida urbana, por lo que insistió en que el edificio fuera de baja altura[58].

La decisión de no superar una determinada altura acabó siendo ruinosa para la estación. A pesar de que el edificio era una obra maestra arquitectónica reconocida, a medida que el transporte ferroviario fue decayendo a lo largo del siglo XX,

también fue perdiendo su razón de ser. Hacia finales de la década de 1950, Pennsylvania Railroad estaba decidida a obtener una mayor rentabilidad de su inmueble, bien situado en pleno centro de Manhattan. Derribaron aquel bello edificio y lo reemplazaron por la estación actual, mucho menos popular, y por una torre de oficinas de treinta y cuatro plantas. Los arrendamientos de la torre compensaban hasta cierto punto la disminución de los ingresos ferroviarios.

Todo lo que hizo Pennsylvania Railroad era completamente legal, pero tanto los entendidos como los viajeros corrientes adoraban la antigua estación. El movimiento conservacionista, que tenía cada vez más fuerza, cerró filas en torno a la demolición de la estación para evitar que los edificios antiguos más bellos de Nueva York corrieran la misma suerte que Penn Station. En 1962, el alcalde Robert Wagner creó una Comisión para la Conservación de Monumentos Históricos. Por si acaso hubiera alguna confusión acerca de sus motivaciones, el subtítulo del artículo del *New York Times* que anunciaba la formación de la Comisión era: «Wagner nombra a doce miembros de la nueva agencia. Los arquitectos denuncian la destrucción de Penn Station»[59].

En 1965, pese a la vigorosa oposición de la industria inmobiliaria, la Comisión para la Conservación de Monumentos Históricos se convirtió en institución permanente[60]. En un principio, parecía tratarse de una pequeña concesión a los conservacionistas. El número de edificios considerados como monumentos históricos, setecientos, era modesto, y el poder de la Comisión estaba limitado por el alcalde, que podía (y sigue pudiendo hacerlo) vetar cualquiera de sus decisiones.

Y no obstante, igual que la entropía, muchas veces la influencia de las agencias gubernamentales aumenta con el tiempo, de manera que un grupo moderado y casi simbólico puede acabar ejerciendo poder sobre enormes franjas de una

ciudad. En la primavera de 2010, la Comisión para la Conservación de Monumentos Históricos de Nueva York tenía jurisdicción sobre 25.000 edificios emblemáticos y un centenar de distritos históricos[61]. En la actualidad, más del 15 por ciento de los terrenos de Manhattan no dedicados a parques y situados al sur de la Calle 96 se encuentra dentro de los límites de un distrito histórico, y cualquier cambio de las fachadas tiene que ser aprobado por la Comisión para la Conservación de Monumentos Históricos[62].

En 2006, el promotor inmobiliario Aby Rosen propuso colocar una torre de vidrio de veintidós plantas encima del viejo edificio Sotheby-Parke-Bernet del 980 de Madison Avenue, en pleno corazón del enorme Distrito Histórico del Upper East Side[63]. El edificio en sí no estaba catalogado como monumento histórico, pero Rosen y el arquitecto, el premio Pritzker Norman Foster, propusieron mantener intacta la fachada del edificio original. La torre habría descollado sobre el viejo edificio de un modo muy parecido al modo en que el antiguo edificio Pan Am descuella sobre la Terminal Grand Central. A algunos vecinos influyentes no les gustó la idea y trasladaron sus quejas a la Comisión para la Conservación de Monumentos Históricos. Tom Wolfe, que ha escrito cosas brillantes tanto sobre las flaquezas de Nueva York como sobre la industria inmobiliaria, escribió un artículo de mil quinientas palabras para el *New York Times* en el que insinuó que si la Comisión para la Conservación de Monumentos Históricos daba su visto bueno a ese proyecto, estaría traicionando su misión[64]. Wolfe y Cía. se llevaron el gato al agua.

Como respuesta a sus críticos en el caso del 980 de Madison Avenue, entre ellos un servidor, el señor Wolfe escribió en el *Village Voice:* «Llevar su teoría a sus lógicas consecuencias conduciría a edificar en Central Park[…]. Si pensamos en las miles de personas que podrían ser alojadas en Central Park si estuviera permitido edificar allí, ¡madre mía!, ¡el problema ya

estaría en vías de solución!»[65]. Ahora bien, una de las ventajas que tiene edificar en vecindarios ya densos es que no hace falta construir en zonas verdes, estén en Central Park o en algún paraje apartado del centro urbano. Desde la perspectiva de los conservacionistas, construir en una zona reduce la presión para derribar otros edificios antiguos. Podría argumentarse convincentemente que si la Comisión para la Conservación de Monumentos Históricos ha decidido que se puede demoler un edificio, debería exigir que el que lo sustituyera sea todo lo alto posible.

El coste que conlleva limitar la construcción es que las áreas protegidas se hacen más caras y más excluyentes. De promedio, la gente que vive en distritos históricos de Manhattan es un 74 por ciento más rica que la gente que vive fuera de esas áreas[66]. Casi tres cuartas partes de la gente que vive en los distritos históricos tienen titulaciones universitarias, frente al 54 por ciento de quienes viven fuera de ellos[67]. Los habitantes de los distritos históricos tienen un 20 por ciento más de probabilidades de ser de raza blanca[68]. Los adinerados moradores de los distritos históricos que convencen a la Comisión para la Conservación de Monumentos Históricos para que impida la construcción de edificios más altos se han convertido en el equivalente urbano de esos habitantes de áreas residenciales que quieren que se aprueben leyes para que las parcelas tengan un tamaño mínimo de dos hectáreas para excluir a la chusma. No es que los pobres puedan permitirse vivir en el 980 de Madison Avenue, pero restringir la oferta en cualquier parte dificulta que la ciudad pueda satisfacer la demanda, lo que hace que los precios aumenten en todas partes.

La economía básica de los precios de la vivienda es muy sencilla: oferta y demanda. Nueva York, Bombay y Londres se enfrentan a una demanda cada vez mayor de viviendas, pero el modo en que esa demanda afecta a los precios depende de la oferta. Construir viviendas suficientes reduce el impacto de una

demanda creciente sobre los precios y hace que una ciudad sea más asequible. Esa es la lección que cabe extraer del Nueva York de la década de 1920, cuando se construyeron miles de viviendas y la ciudad siguió siendo asequible, y también es la lección contemporánea que se desprende de ciudades asequibles que fomentan el crecimiento, como Chicago y Houston. Durante los años del *boom* de posguerra, entre 1955 y 1964, Manhattan permitió la construcción de más de 11.000 viviendas al año[69]. Entre 1980 y 1999, cuando los precios estaban por las nubes, Manhattan permitió que se construyera una media de 3.120 viviendas al año[70]. Un número menor de viviendas nuevas significaba precios más altos, y entre 1970 y 2000 el precio medio de una vivienda en Manhattan aumentó (en dólares constantes) en un 284 por ciento[71].

En Nueva York cuesta menos de 4.280 dólares construir un metro cuadrado adicional de espacio para vivienda en la parte superior de un edificio de gran altura[72]. Los precios aumentan de forma sustancial en los edificios ultraaltos, digamos de más de cincuenta plantas, pero en lo que se refiere a los rascacielos ordinarios, un piso nuevo y agradable no cuesta más de medio millón de dólares. El terreno no es barato, pero en un edificio de cuarenta plantas una vivienda de 111 metros cuadrados solo supone utilizar 2,7 metros cuadrados de Manhattan, menos de una milésima de acre (unas 0,00027 hectáreas). A esas alturas, los costes del terreno bajan mucho. Si no hubiera normas que regulasen las nuevas construcciones, los precios acabarían descendiendo hasta un nivel próximo al coste de construcción, es decir, en torno al medio millón de dólares por piso nuevo, cantidad muy superior a los 200.000 dólares que cuesta un hermoso piso de doscientos treinta y pico metros cuadrados en Houston, pero muy inferior al millón de dólares o más que cuesta en la actualidad un piso semejante en Nueva York.

El terreno también escasea bastante en la Costa Dorada de Chicago, a orillas del lago Míchigan. Puede que la demanda no

sea la misma que en Manhattan, pero sigue siendo bastante grande. Y no obstante se puede adquirir un bonito piso con vistas al lago por aproximadamente la mitad de lo que costaría una vivienda semejante en Manhattan. En Chicago cuesta menos construir que en Nueva York, pero no la mitad. La diferencia fundamental reside en que las autoridades de Chicago siempre han alentado la construcción más que las de Nueva York, al menos antes de que llegara al poder la administración Bloomberg. Lo que hace que Chicago siga siendo asequible es el bosque de grúas que se ve a lo largo del lago Míchigan.

La mayor parte de las personas que luchan por impedir nuevos procesos de urbanización se ven a sí mismas como héroes, no como villanos. Al fin y al cabo, la construcción de un edificio nuevo en Madison Avenue es algo que molesta a un montón de famosos, y un solo edificio no supone una gran diferencia para la ciudad en su conjunto. El problema es que todas esas decisiones independientes para impedir que se construya se van sumando: en conjunto, los reglamentos de urbanismo, los derechos aéreos, las limitaciones de altura y las juntas de conservación del patrimonio forman una red de reglamentaciones que ha hecho que sea cada vez más difícil edificar. Hasta la llegada al poder de la administración Bloomberg, la oleada cada vez mayor de reglamentos estaba reduciendo la altura de Nueva York. Durante un muestreo de bloques de pisos, descubrí que más del 80 por ciento de los edificios construidos durante la década de 1970 tenía más de veinte plantas[73], frente a menos del 40 por ciento de los edificios construidos durante la década de 1990[74]. El ascensor y el rascacielos de esqueleto de acero permitieron extraer inmensas cantidades de espacio vital de cantidades minúsculas de terreno, pero las normas de construcción de Nueva York estaban obstaculizando el proceso.

El aumento de la oferta de viviendas determina no solo los precios sino también el número de personas que viven en una

ciudad. La correspondencia estadística entre nuevos edificios y crecimiento de la población en cada zona es casi perfecta, de manera que cuando en una determinada zona el número de viviendas aumenta en un 1 por ciento, la población se incrementa en casi exactamente la misma proporción. En consecuencia, cuando Nueva York, Boston o París restringen la construcción, la población de esas ciudades disminuye. Si esas restricciones son lo bastante poderosas, entonces esas ciudades pueden llegar a perder población incluso a pesar de una demanda en expansión, cuando las familias más pobres y más numerosas se ven desplazadas por otras más adineradas y menos numerosas.

No cabe duda de que la perspicaz visión de Jane Jacobs acerca de las formas de ocio y virtudes de los vecindarios más antiguos y de menor altura era acertada, pero tenía muy poca fe en las virtudes de una mayor densidad. Yo nací un año antes de que Jacobs abandonara Nueva York para irse a vivir a Toronto, y durante los diecisiete años siguientes viví en Manhattan. Mi barrio no se parecía en nada a los edificios de poca altura que pueblan Greenwich Village. Crecí rodeado de vidriosas torres blancas que fueron construidas tras la Segunda Guerra Mundial para proporcionar viviendas asequibles a gente de ingresos medios como mis padres. Puede que el vecindario no fuera tan encantador como Greenwich Village, pero había restaurantes razonablemente divertidos, tiendas extravagantes y peatones más extravagantes todavía. Las calles eran razonablemente seguras. No cabe duda de que era un espacio urbano funcional y efervescente, a pesar de la abundancia de rascacielos. Hong Kong, que ha abrazado la verticalidad y el cambio, es un caso todavía más extremo, donde una vida callejera emocionante es perfectamente compatible con la existencia de edificios de gran altura.

No todo el mundo debería vivir en un edificio de muchas plantas. Son muchos los habitantes de las urbes que, como Jane

Jacobs, prefieren barrios más antiguos y de menor altura. No obstante, hay muchas otras personas que disfrutan viviendo en aguileras urbanas, y el gobierno no debería impedir que los rascacielos conviertan sus sueños en realidad. Limitar la construcción de edificios de gran altura no es una garantía de que un barrio vaya a ser interesante y heterogéneo, pero sí garantiza, en cambio, que los precios sean elevados.

En una sociedad opulenta, la gente espera tener viviendas cómodas y quiere que sean espaciosas. En la actualidad, en Estados Unidos esa clase de viviendas solo se construyen en el Sunbelt, lo cual saca a la gente de las ciudades y las aproxima a Texas. Ahora bien, podrían construirse viviendas cómodas y asequibles en nuestras ciudades más antiguas. Puede haber un futuro urbano en el que haya más gente viviendo en ciudades centrales, pero para que así sea las más deseables de esas ciudades tendrán que reducir las barreras que limitan la construcción de edificios más altos.

Repensar París

Hace un siglo, las perspectivas de desarrollo urbano de París y Nueva York eran completamente distintas. París fue construida de arriba abajo. El emperador tenía una visión, y su burócrata-barón la hizo realidad. La línea del horizonte de Nueva York fue el producto de las iniciativas independientes de miles de constructores relativamente libres de trabas dispuestos a construir todo aquello que el mercado pudiera soportar. Nueva York era una *jam session* caótica pero espléndida en la que unos músicos magníficos apenas prestaban atención a lo que sucedía a su alrededor; París era una sinfonía meticulosamente compuesta. El caos neoyorquino era más dinámico, pero el orden parisino generaba edificios más seguros. En 1900, los incendios eran

mucho más frecuentes en las ciudades estadounidenses que en Europa. En la actualidad es difícil sostener que nuevos rascacielos podrían modificar de algún modo la gloria fundamental de Nueva York. Ahora bien, en París los adversarios del cambio disponen de un argumento mejor.

París no siempre fue una ciudad tan ordenada ni tan hermosa. Antes de 1850, cientos de miles de parisinos pobres se abarrotaban en calles estrechas y construcciones antiguas[75]. En París el uso de los terrenos estuvo reglamentado durante siglos[76]. Cuando en 1589 Enrique IV fundó la dinastía de los Borbones, también instituyó códigos de construcción y ordenó construir la Place des Vosges, posiblemente la plaza más perfecta de París[77]. Sin embargo, los primeros esfuerzos urbanísticos se perdieron en el seno del laberinto callejero de la capital francesa. El denso caos parisino protegía tanto a los criminales como a los revolucionarios que desde 1789 derrocaron a tres monarcas en el intervalo de sesenta años. El París de comienzos del siglo XIX podría muy bien haber sido del agrado de Jane Jacobs, pero a Napoleón III no le parecía demasiado ideal; de ahí que acudiera al barón Haussmann.

Karl Marx describió el reinado de Napoleón III como la repetición en clave de farsa de la tragedia de su tío, Napoleón I, pero las políticas de renovación del Segundo Imperio no fueron como para tomárselas a risa. La reputación del Bonaparte más joven en el mundo de la edificación urbana es tan sólida como la del primer Napoleón como estratega militar. La devoción de Napoleón III por la reconstrucción de París tiene muchas explicaciones. Quería despejar la ciudad de la densa maraña de callejuelas que daban cobijo a revolucionarios y crear grandes avenidas para que su caballería pudiera aniquilar a los rebeldes urbanos sin problemas. De todos modos, el emperador no solo quería construir espacios defendibles. Esperaba que sus obras públicas no solo le granjearan popularidad sino también un lugar en la historia.

El emperador era un hombre atareado, que tenía guerras que librar y una bella emperatriz a la que impresionar. Necesitaba a un burócrata ultracompetente que fuese leal y que compartiera su voluntad de gastar y cambiar las cosas de sitio para rehacer su capital. El barón Haussmann era el hombre que buscaba. Nacido en París en 1809, pocos meses antes de que el primer Napoleón aplastase a los austriacos en Wagram, Haussmann procedía de una familia de protestantes alemanes que había logrado ascender en el áspero entorno de la meritocracia napoleónica. El abuelo de Haussmann era un general al que el emperador otorgó el título de barón, y su padre era uno de los abastecedores del ejército napoleónico.

A Haussmann le educaron en el liceo de élite Henri IV, que sigue siendo uno de los colegios más prestigiosos del mundo, y después estudió Derecho y Música. En 1830, cuando la revolución llevó al poder al rey burgués, Luis Felipe, Haussmann ingresó en el cuerpo de funcionarios. Le destinaron a Nérac, una pequeña localidad de las afueras de Burdeos, donde trabajó durante años hasta que el regreso de Bonaparte le brindó la gran oportunidad que andaba buscando. Cuando el anterior prefecto del Sena fue relevado de su puesto por tratar de frustrar los planes de Napoleón III, el ambicioso barón no dejó pasar la ocasión de ocupar su lugar.

Si uno quiere reconstruir una ciudad, tener el respaldo de un autócrata ayuda mucho, y Haussmann hizo cosas que en una era más democrática serían impensables. Desahució a una multitud de pobres y donde antes estaban sus viviendas diseñó los amplios bulevares que convirtieron a París en una ciudad monumental; podó buena parte de los Jardines de Luxemburgo para crear vías urbanas; derribó monumentos antiquísimos, como la prisión de la Abadía de Saint-Germain-des-Près. Gastó 2.500 millones de francos en el empeño, cuarenta y cuatro veces el presupuesto de la ciudad de París en 1851[78]. El resultado de tanto gasto y tantas convulsiones fue que París pasó de ser

una ciudad antigua, inmensamente pobre y un tanto destartalada a un centro de esparcimiento para una alta burguesía cada vez más numerosa.

Algunas de las innovaciones de Haussmann, como el Bois de Boulogne, eran espacios públicos cuyo objetivo era convertir París en una ciudad más bonita y más saludable. Otras fueron intentos de modernizar una ciudad peatonal invirtiendo en nuevas formas de transporte, como el ferrocarril y los ómnibus. Haussmann también aumentó un poco la altura de la ciudad. En 1859, el límite de altura de la ciudad pasó de los dieciséis metros a los diecinueve[79]. Aun así, comparado con otras ciudades edificadas durante el siglo XX, con posterioridad a la invención del ascensor, el París de Haussmann siguió sin aumentar mucho su altura dado que la gente tenía que subir escaleras. En aquellos tiempos, los pisos superiores eran más baratos a cuenta de tanto peldaño; de ahí que los artistas que se morían de hambre o de tisis en las buhardillas parisinas tuvieran unas vistas tan estupendas.

Haussmann edificó antes de la invención del ascensor, pero después de que se inventasen el ómnibus y la locomotora de vapor. Intentó tener en cuenta esos nuevos medios de transporte trazando unas calles más grandes y más rectas. Cuando Haussmann diseñó sus avenidas, se estaba adaptando a esas nuevas tecnologías y prefigurando las autopistas a las que Jane Jacobs se opondría en el bajo Manhattan. Como otros constructores posteriores, Haussmann tuvo sus críticos, que trataron de desacreditar sus proyectos acusándole de corrupción y de contabilidad ficticia. Había muchos motivos legítimos para oponerse a la «haussmannización», pero el imperturbable burócrata alsaciano era cualquier cosa menos corrupto. Sus gastos fueron prodigiosos pero legales.

El célebre cuadro de Gustave Caillebotte de 1877[80] en el que figura una de las calles parisinas construidas por Haussmann bajo la lluvia, que en la actualidad se encuentra en

el Chicago Art Institute, retrata una ciudad excesivamente monumental y anónima en la que unos seres humanos desconectados viven existencias sin rumbo rodeados de una grandeza estéril. Ese cuadro habría sido una ilustración apropiada para la descripción del colapso de la vida callejera como consecuencia de la estandarización y de la construcción de bloques urbanos excesivamente largos que hizo Jane Jacobs. A otros críticos les disgustaba el monótono color gris de todos aquellos bloques de pisos. Algunos de ellos levantaron la voz contra el sufrimiento causado por el desalojo de tantas familias parisinas. Los antiimperialistas consideraron los muchos monumentos de Napoleón III como el estúpido autobombo de un farsante engreído.

Y sin embargo, si la meta de la arquitectura es hacer feliz a la gente que la vive, la obra de Haussmann tuvo un éxito clamoroso. Antes de él, los observadores escribían acerca de la fealdad de París; después de él, París se convirtió en sinónimo de belleza urbana. Cada año, millones de turistas acuden a contemplar el legado de Haussmann. Millones de parisinos se gastan un dineral para vivir en la ciudad que construyó. No solo resolvió problemas técnicos, como lograr que el agua limpia y los trenes llegaran a París; también dejó detrás de sí una ciudad adorada por gran parte de la humanidad.

Haussmann cambió París más de lo que llegó a cambiar ninguna otra vieja ciudad del planeta, y el resultado es su obra maestra urbana. Sin embargo, al llegar al siglo xx, la obra de Haussmann se convirtió en un icono arquitectónico no sujeto a revisión. Gracias a las regulaciones de altura máxima de 1859 consiguió que se añadiera una planta más, pero en 1902 la altura fue limitada a treinta metros en las grandes vías públicas y a una altura menor en las calles más estrechas, restricción que siguió vigente durante más de medio siglo[81].

Los reglamentos de París no tuvieron demasiada importancia durante las terribles cuatro décadas posteriores al asesinato del

archiduque Francisco Fernando en 1914. La población y la prosperidad de Francia sufrieron mucho durante la invasión alemana del mismo año, que tan cerca estuvo de acabar en la conquista de la capital. Durante la depresión demográfica que acompañó a la década de 1920 o la época de crisis de la década de 1930 la reconstrucción de la ciudad suscitó poco interés. La década de 1940 trajo consigo otra guerra que volvió a sumir a Francia en la pobreza. La economía francesa solo se recuperó en la década de 1950, y con la prosperidad reapareció el deseo de modernizar la capital de la nación, largo tiempo estancada. En 1967, el ayuntamiento de París levantó las restricciones de altura[82]. Unos tecnócratas investidos de nuevos poderes querían construir edificios nuevos y más altos, y también querían eliminar presuntos adefesios como el viejo mercado central de Les Halles.

Bajo De Gaulle y Pompidou, en París empezó a edificarse un poco. Durante la década de 1960, París no era como el Nueva York de la década de 1920, pero la ciudad sí acabó construyendo un rascacielos como mandan los cánones. En 1969 se inició la construcción de la torre Maine-Montparnasse, de 210 metros de altura. Dos años después se derruyó Les Halles, y el museo futurista del Centro Pompidou se construyó el mismo año. Sin embargo, este cambio irritó a los parisinos, que estaban acostumbrados a una ciudad estática. Muchísima gente aborrecía la torre Montparnasse y la lección que se dedujo de aquello fue que los rascacielos no deberían volver a afear el centro de París nunca más[83]. Se echaba mucho de menos a Les Halles, de un modo que recuerda a la forma en que muchos neoyorquinos lloraron la desaparición de Penn Station. Francia es un país mucho más dado a reglamentar que Estados Unidos, y cuando sus gobernantes deciden que no quieren que se produzca un cambio, ese cambio no se produce. Una normativa de 1974 impuso una limitación de altura de 25 metros en el centro de París, y esa limitación sigue en vigor en 2010[84].

Pese a que las normas limitaron la altura en el viejo París, en la periferia estaba permitido construir. Hoy en día, la mayoría de los rascacielos de París se encuentran en complejos relativamente densos pero remotos, como La Défense. En la actualidad, La Défense es tan vertical como el centro de París es plano. Contiene casi 3,7 millones de metros cuadrados de espacio comercial y produce la misma impresión que un parque empresarial estadounidense[85]. De no ser por las lejanas vistas del Arco del Triunfo, los auxiliares administrativos que toman café con leche en el Starbucks de La Défense podrían estar en una versión más grande de Crystal City, Virginia.

La Défense intenta equilibrar la conservación y el crecimiento segregando los rascacielos. Hasta cierto punto, es una solución brillante. La gente que trabaja allí todavía puede llegar al viejo París en unos veinte minutos en metro o en una hora a pie. Ese trayecto en metro permite a los negocios de La Défense entrar en contacto con la burocracia francesa, que sigue radicada en la ciudad vieja. La Défense es uno de los centros comerciales más concentrados de toda Europa, y parece albergar toda la actividad económica que cabría esperar de semejante masa de trabajadores cualificados. Ese sector es el que posibilita que París crezca mientras el casco viejo de la ciudad permanece inmaculado.

Sin embargo, construir en La Défense no puede suplir la ausencia de nuevas construcciones en el centro de París, más atractivo, y donde la falta de oferta mantiene los precios en unos niveles astronómicos. Lo natural sería que los edificios altos estuvieran en el centro, donde la demanda es mayor, en lugar de en la periferia. La ausencia de nuevas viviendas en el centro de París significa que los pisos pequeños se venden por un millón de dólares o más[86]. No es extraño que una habitación de hotel cueste más de quinientos dólares la noche. Si uno quiere vivir en el centro de la ciudad, tiene que pagar por ello. La gente está dispuesta a pagar esos precios tan altos por lo encantador que es París, pero tienen que pagarlos porque los gobernantes de

la ciudad han decidido limitar la edificación en esa zona. Las personas normales no pueden vivir en el centro de París; es como si la ciudad hubiera colocado un puesto fronterizo y hubiera decretado que ninguna persona de ingresos medios puede entrar.

En las ciudades más antiguas y más bellas del mundo, La Défense sirve de modelo: mantener la historicidad del núcleo urbano, pero dejar que se construyan millones de metros cuadrados no muy lejos de allí. Mientras en el distrito de los rascacielos se pueda edificar sin demasiadas trabas, esa zona ofrece una válvula de seguridad para el conjunto de la región. La cuestión decisiva en lo que a La Défense se refiere es si está demasiado lejos o no. Su distancia del casco viejo permite mantener inmaculado el centro de París pero priva a demasiada gente del placer de ir caminando a comer hasta uno de los cafés históricos.

Por desgracia, no existe ninguna forma sencilla de equilibrar los beneficios de ofrecer un espacio más deseable con el deseo de conservar un casco antiguo bonito. A mí me habría gustado que complejos como La Défense se hubieran construido más cerca del centro de París, quizá allí donde quiso construir Pompidou, al lado de la Gare Montparnasse. Sin embargo, también entiendo a quienes consideran que París es tan bonito que debería haber más espacio entre esos complejos y las avenidas de Haussmann. Con todo, París es un caso extremo. En buena parte del resto del mundo los argumentos a favor de limitar la construcción son más débiles, y en ninguna parte han hecho más daño que en la megalópolis india de Bombay.

Mala gestión en Bombay

Es una lástima que sean tantas las personas de a pie que no

pueden permitirse el lujo de vivir en el centro de París o en Manhattan, pero tanto Francia como Estados Unidos se sobrepondrán a ello. En el mundo en vías de desarrollo, en cambio, los problemas que causan las limitaciones arbitrarias de la altura de los edificios son mucho más graves, porque perjudican a metrópolis que contribuyen a convertir a naciones desesperadamente pobres en países de rentas medias. Muy pocos indios pueden entrar en contacto entre sí y con el mundo exterior como consecuencia de las normas que aseguran que las ciudades de la India no rebasen una determinada altura y sean tan caras. Dado que en el mundo en vías de desarrollo la miseria muchas veces supone la muerte, y dado que restringir el crecimiento de las ciudades garantiza una mayor pobreza, no es una hipérbole decir que en la India la planificación territorial puede llegar a ser una cuestión de vida o muerte.

Bombay es una ciudad dotada de una energía humana y de un espíritu emprendedor asombroso, ya se trate de las altas esferas financieras y cinematográficas o de los espacios hacinados de la barriada de Dharavi. Si tanto talento privado tuviera el gobierno que merece, habría un sector público que cumpliera de forma competente las tareas fundamentales del gobierno municipal, como ocuparse del alcantarillado y del agua potable sin extralimitarse ni sobrerregular. Una de las plagas del mundo en vías de desarrollo es que los gobiernos se ocupan de demasiadas cosas y fracasan en lo que deberían ser sus responsabilidades fundamentales. Los países que son incapaces de suministrar agua limpia a sus ciudadanos tampoco deberían dedicarse a regular los tipos de cambio.

Los fracasos públicos de Bombay son tan notorios como sus éxitos privados. Los turistas occidentales pueden esquivar las defecaciones al aire libre en las barriadas de Bombay, pero no pueden permanecer al margen de la maltrecha red de transportes de la ciudad. Recorrer los veintidós kilómetros que separan el aeropuerto del viejo centro de la ciudad, donde está el

majestuoso arco Gateway of India, puede llevar noventa minutos tranquilamente. Hay un tren que puede acelerar el viaje, pero pocos occidentales logran reunir el valor suficiente para soportar a las multitudes que viajan en él durante las horas punta. En 2008, morían más de tres personas al día al ser sacadas a empujones del tren por otros pasajeros[87]. En Bombay el tiempo medio de los trayectos laborales es de unos cincuenta minutos, aproximadamente el doble que en Estados Unidos[88].

Se ha intentado resolver el problema de la congestión vial a base de edificar. Las autopistas elevadas mejoran un poco la situación, pero ya me he referido a las investigaciones que demuestran que el número total de kilómetros recorridos aumenta más o menos en la misma proporción que los kilómetros de autopista que se construyen. En Bombay hay tantos conductores en potencia que las carreteras nuevas nunca podrán eliminar la congestión por sí solas. El medio más económico de descongestionar sus abarrotadas vías urbanas sería seguir el ejemplo de Singapur y cobrar más por utilizarlas.

Cuando las cosas se regalan, la gente las utiliza en exceso. Las calles de Bombay son demasiado valiosas para tolerar que se produzcan atascos en hora punta por culpa de carros tirados por bueyes, y la forma más sencilla de sacar de la calle a los conductores flexibles es cobrarles por utilizar el espacio público. Las tasas por congestión no solo se aplican en ciudades ricas; son apropiadas para cualquier lugar donde las carreteras se acaban bloqueando. Al fin y al cabo, en 1975, cuando empezó a cobrar a los conductores por utilizar las calles del centro, Singapur no era una ciudad rica. Al igual que Singapur, por tanto, Bombay podría exigir a los conductores que compraran licencias de uso diario para conducir por el centro y que las colocaran en los parabrisas. Los cálculos políticos, sin embargo, no la tecnología, complicarían esta estrategia. A pesar de que los pobres se beneficiarían enormemente de que las calles estuvieran más

despejadas, sospecho que la ciudad carecería de voluntad política para multar a los conductores que violasen las normas.

Los problemas de tráfico de Bombay no solo son el resultado de una mala política de transportes, sino también de un fracaso urbanístico más hondo y más fundamental. En 1964, se fijó un índice de edificabilidad de 1,33 en la mayor parte de la ciudad[89]. Durante esos años, la India estuvo entusiasmada por toda clase de reglamentaciones, y limitar la altura de los edificios parecía ser una forma de limitar el crecimiento urbano que estaba en sintonía con las ideas del urbanismo inglés, en aquel entonces muy de moda.

Sin embargo, la consecuencia de las limitaciones sobre la altura de Bombay es que en uno de los lugares más densamente poblados de la tierra los edificios solo podían tener una altura media de una planta y un tercio. La gente seguía trasladándose a vivir a Bombay, pues el dinamismo económico de la ciudad les atraía incluso a pesar de que las condiciones de vida fueran espantosas. Limitar la altura no acabó con el crecimiento urbano; solo aseguró que los inmigrantes tuvieran que apretujarse en espacios de menor tamaño. Garantizar que Bombay siga siendo una ciudad llana también garantiza unos trayectos laborales más largos, lo que agrava la congestión vial que acompaña al hacinamiento.

Singapur es otra antigua avanzada de la Compañía Británica de las Indias Orientales, pero, a diferencia del de Bombay, su gobierno es uno de los más competentes del mundo. Las autoridades de Singapur hacen cosas asombrosas para garantizar el suministro de agua limpia, pero no impiden la construcción de edificios de gran altura, y la consecuencia es que el centro de Singapur funciona bien porque sus edificios son altos y está bien comunicado. Los miembros de la comunidad empresarial trabajan cerca unos de otros y pueden acudir caminando a una reunión sin problemas. Hong Kong es todavía más vertical y está aún más pensada para los peatones, que pueden ir

caminando de un rascacielos a otro sin tener que prescindir del aire acondicionado durante el trayecto. Solo cuesta unos minutos recorrer Wall Street o la zona del Midtown de Manhattan. Incluso Tokio, con lo inmenso que es, se puede cruzar en buena medida a pie. Esas grandes ciudades funcionan porque su altura permite a un número enorme de personas trabajar, y a veces vivir, en una minúscula extensión de terreno. Pero en Bombay hay pocos edificios altos, así que todo el mundo se relaja en el tráfico y paga un dineral por el espacio.

Una ciudad de catorce millones de habitantes que ocupa una masa terrestre minúscula puede proporcionar alojamiento creando un corredor de rascacielos. La abundancia de inmuebles próximos y bien comunicados entre sí aliviaría la presión sobre las calles, facilitaría los contactos que constituyen el elemento vital de una ciudad del siglo XXI y reduciría el coste del espacio, que es extraordinariamente alto. Y, sin embargo, en lugar de alentar un desarrollo compacto, Bombay está expulsando a la gente. Según Emporis.com, en 2011 tres de cada seis edificios construidos en Bombay superarán los 150 metros de altura, y se van a construir más, porque se han reducido ligeramente algunas de las limitaciones sobre altura, sobre todo fuera del centro tradicional de la ciudad[90].

Los índices de edificabilidad de Bombay se han reducido recientemente, pero el cambio ha sido discreto. Su vigencia continuada explica por qué muchos de los nuevos rascacielos están rodeados por extensiones de espacios verdes. Esos espacios condenan a los edificios altos a un espléndido aislamiento, de manera que sigue siendo necesario desplazarse en coche en lugar de a pie. Si Bombay quisiera fomentar precios asequibles y aliviar la congestión vial, debería obligar a los promotores inmobiliarios a aprovechar el terreno al máximo, y exigir que toda nueva construcción en el centro tuviera al menos cuarenta plantas. Al exigir a los promotores inmobiliarios que crearan más superficie habitable y no menos, el gobierno fomentaría la

construcción de un número mayor de viviendas, una expansión descontrolada menor y precios más bajos.

Mientras Bombay siga siendo una ciudad extraordinariamente productiva en la que vivir y trabajar, seguirán acudiendo a ella nuevos habitantes. Las limitaciones de altura no hacen sino obligar a la gente a hacinarse en barriadas miserables e ilegales en lugar de en bloques de pisos legales. Hay un estudio que calcula que en Bombay las viviendas solo disponen de unos 2,7 metros cuadrados por persona frente a los 13 metros cuadrados por persona de las ciudades chinas[91]. La gente se ve obligada a apretujarse en espacios tan reducidos porque los inmuebles son más caros en Bombay que en ciudades muchos más ricas, como Singapur, que es más barata, no porque la demanda en la próspera Singapur sea baja, sino porque esa ciudad permite a las constructoras habilitar más superficie habitable en la misma cantidad de terreno.

Históricamente, los habitantes de Bombay no podían permitirse el precio de vivir a tanta altura, pero hoy muchos de ellos sí pueden, y vivirían en edificios más altos si estos fueran abundantes y asequibles. Los cañones de vidrio, acero y hormigón (como los que flanquean la Quinta Avenida de Nueva York) no son un problema, sino una forma perfectamente razonable de hacerle sitio a una gran cantidad de gente y de comercios en una cantidad reducida de terreno. Solo una mala política impide que una larga hilera de edificios de cincuenta plantas flanquee el paseo marítimo de Bombay de manera semejante a los rascacielos que adornan las orillas de los lagos de Chicago.

La magia de las ciudades procede de sus habitantes, pero esos habitantes tienen que estar bien servidos por el ladrillo y la argamasa que les rodean. Las ciudades necesitan calles y edificios que permitan a las personas vivir bien y comunicarse fácilmente unas con otras. Las torres de gran altura, como el Renaissance Center de Henry Ford II en Detroit, no tienen demasiado

sentido en ciudades en las que el espacio abunda y la demanda escasea. Sin embargo, en ciudades más atractivas, estén a orillas del río Hudson o del océano Índico, la altura es la mejor forma de garantizar que los precios sigan siendo asequibles y que el nivel de vida siga siendo alto.

Tres reglas sencillas

La prosperidad de nuestras ciudades, que son los motores económicos del planeta, depende cada vez más de decisiones abstrusas tomadas por juntas de urbanismo y comités de conservación del patrimonio. Por supuesto que controlar la construcción en espacios urbanos densos tiene sentido, pero yo sustituiría el laberinto de reglamentos que en la actualidad limita la construcción por tres reglas sencillas.

En primer lugar, las ciudades deberían sustituir el actual proceso de obtención de permisos, que es largo e incierto, por un sistema sencillo de tasas. Si las construcciones de gran altura generan costes al bloquear la luz o las vistas, entonces esos costes deberían calcularse razonablemente y cobrarse de forma apropiada al constructor. Si determinadas actividades son nocivas para los vecinos, entonces deberíamos calcular sus costes sociales y cobrárselos a los constructores, lo mismo que deberíamos cobrar a los conductores por los costes que genera la congestión vial. El dinero recaudado podría entregarse después a la gente perjudicada, como los vecinos que pierden luminosidad a consecuencia de un nuevo proyecto de construcción.

No pretendo insinuar que semejante sistema sería fácil de diseñar. Hay mucho que debatir acerca de los costes asociados a la construcción de edificios de distintas alturas. No cabe duda de que habría discrepancias en lo referente a determinar hasta dónde deberían llegar las áreas vecinas con derecho a recibir

compensación. Sin embargo, podrían formularse reglas razonables que luego podrían aplicarse universalmente. Por ejemplo, el promotor de cada nuevo edificio neoyorquino podría pagar cierta cantidad de dólares por metro cuadrado en costes de compensación a cambio de obtener un permiso en un plazo breve. Una parte de ese dinero podría ir a parar al erario de la ciudad y el resto podría destinarse a la gente que viviese a menos de un bloque del nuevo edificio.

Un sistema impositivo sencillo sería mucho más transparente y estaría mucho mejor enfocado que el actual laberinto de normas. Muchos constructores sortean los obstáculos del sistema actual contratando a abogados que cuestan mucho dinero, recurriendo a miembros de grupos de presión y comprando influencias políticas. Sería infinitamente mejor que se limitaran a extendernos un cheque a todos los demás. Permitir que se construya más no tiene por qué ser una bicoca para los promotores inmobiliarios; unos reglamentos sensatos y sin complicaciones pueden lograr que nuevas construcciones sean positivas para el vecindario y para la ciudad en su conjunto.

En segundo lugar, la conservación de las ciudades debería estar limitada y bien definida. Convertir en parte del patrimonio una obra maestra como el edificio Flatiron o la antigua estación de Penn es sensato; conservar enormes cantidades de edificios de ladrillo vitrificado de posguerra es absurdo. Pero ¿dónde hay que establecer los límites entre ambos extremos?

Personalmente, yo preferiría que en una ciudad como Nueva York la comisión de monumentos históricos pudiera proteger un número fijo de edificios, pongamos cinco mil. La comisión podría cambiar las joyas arquitectónicas de su elección, pero tendría que hacerlo de forma pausada. No debería poder cambiar las normas de la noche a la mañana para impedir que se construya en una zona hasta entonces desprotegida. Si la comisión desea preservar un distrito entero, que extienda su mandato de cinco mil edificios por toda esa zona. Puede que

cinco mil edificios sea un número insuficiente, pero sin alguna limitación el ámbito de cualquier agencia reguladora tiende a ampliarse constantemente, ya sea por el carácter intrínseco del imperialismo burocrático o como respuesta a las presiones comunitarias.

El problema se vuelve más espinoso cuando la práctica totalidad de una ciudad, como París, tiene admiradores en todo el mundo. En esos casos, la clave reside en encontrar alguna gran extensión de terreno razonablemente cercana al centro de la ciudad y que pueda utilizarse para edificar de forma ultradensa. Idealmente, ese espacio estaría lo bastante cerca como para permitir a sus habitantes disfrutar de poder ir caminando hasta las hermosas calles de la ciudad antigua.

Por último, cada barrio individual debería tener alguna clase de poder claramente definido para proteger su carácter distintivo. Quizá la gente de ciertas manzanas quiera excluir la presencia de bares en ellas, y los de otras todo lo contrario. En lugar de regular los barrios de arriba abajo y hasta el último detalle, tendría más sentido permitir que estos diseñen, dentro de unos límites razonables, sus propias normas en lo que se refiere a los estilos de construcción y las costumbres, normas que solo se adoptarían si las aprueba una proporción muy grande de sus habitantes. Ahora bien, las comunidades no deberían tener el poder de impedir totalmente la construcción mediante limitaciones de altura o la imposición de reglamentaciones excesivas, no vaya a ser que las comunidades locales se conviertan en enclaves NIMBYistas(10). Deberían ser los ciudadanos de a pie, y no los planificadores municipales, los que tuvieran más voz en lo que se refiere a su futuro inmediato, pero por desgracia hay que limitar el control comunitario, ya que a menudo las comunidades locales no tienen en cuenta las consecuencias adversas que la prohibición de construir tiene para el conjunto de la ciudad.

Las grandes ciudades no son estáticas; cambian

constantemente y arrastran al mundo consigo. Cuando Nueva York, Chicago y París conocieron grandes rachas de creatividad y crecimiento, esas ciudades se reorganizaron para ofrecer nuevos edificios capaces de alojar nuevos talentos y nuevas ideas. Las ciudades no pueden forzar cambios mediante la construcción de edificios nuevos, como demuestra la experiencia del «cinturón de óxido». Sin embargo, cuando los cambios se producen, la presencia de nuevos edificios adecuados puede contribuir al proceso.

Y no obstante, muchas de las ciudades del planeta, tanto viejas como nuevas, han elaborado normas que prohíben nuevas construcciones que aumenten la densidad. A veces estas normas tienen motivaciones muy justificadas, como la conservación de obras arquitectónicas realmente importantes. Sin embargo, otras veces dichas normas no son otra cosa que NIMBYismo estúpido o intentos desencaminados de frenar el crecimiento urbano. En todos los casos, las trabas a la construcción atan a las ciudades a su pasado y limitan sus posibilidades de futuro. Cuando las ciudades no pueden crecer hacia arriba, entonces lo hacen hacia fuera. Cuando la construcción está paralizada en una ciudad, el crecimiento se producirá en otra.

La incapacidad de ciudades como Nueva York y San Francisco para crecer ha empujado a los estadounidenses hacia ciudades que fomentan la actividad constructora. En tales ciudades, como Houston y Phoenix, no hay trabas al desarrollo y el resultado es que los precios son bajos. El atractivo (y las consecuencias) de una expansión urbana asequible es el tema del capítulo siguiente.

CAPÍTULO 7

¿POR QUÉ SE HA EXTENDIDO LA DISPERSIÓN URBANA?

Las calles del centro de Houston evocan extrañamente el centro de Detroit. Ninguna de las dos ciudades tiene la vida peatonal que caracteriza a Nueva York, Londres, Boston o San Francisco. Paseando por sus calles, uno no imaginaría que, mientras que Detroit es poco menos que sinónimo de decadencia, Houston sigue siendo una ciudad en rápida expansión. En 2009, en el área metropolitana de Houston había un millón de habitantes más que en 2000, lo que la convierte en la tercera área metropolitana de crecimiento más rápido del país, después de Atlanta y Dallas[1].

Para ver a las masas de habitantes de Houston hay que abandonar el centro de la ciudad y dirigirse a otras partes, como el centro comercial Galleria, situado en el extremo occidental de la ciudad. Cada año visitan este complejo de 223.000 metros cuadrados 24 millones de personas, lo que lo convierte en la mayor atracción de la ciudad[2]. Todos los sábados, el centro está abarrotado de compradores, turistas y gente que simplemente acude a disfrutar de sus espacios públicos. Incluso en una ciudad de crecimiento descontrolado como Houston, el deseo de gozar de la densidad no desaparece. La Galleria tiene

unos rasgos muy urbanos: abundancia de peatones, oficinas, pisos y una pista de patinaje sobre hielo. Al fin y al cabo, se inspiró en un modelo sacrosanto de espacio urbano: la Galleria Vittorio Emanuele de Milán, que está al otro lado de la plaza del Duomo, la catedral de Milán[3]. No obstante, a diferencia de su predecesora milanesa, la Galleria de Houston goza de aire acondicionado, se encuentra aislada del mundo exterior y está rodeada de enormes garajes.

Casi todo Houston está pensado para adaptarse al calor y a los automóviles. Es más, podría decirse que el rasgo característico de las ciudades estadounidenses construidas a finales del siglo XX es su adaptación al automóvil. Del mismo modo que las serpenteantes calles de Brujas o de Boston fueron diseñadas en torno a calles peatonales, y la rejilla de Nueva York en torno al ómnibus, las nuevas ciudades de hoy llevan la impronta de la forma dominante de transporte de nuestra era: el coche. Puede que a los enemigos acérrimos del automóvil Houston les parezca detestable, pero a millones de estadounidenses que disfrutan con la conducción, el calor y las viviendas grandes y baratas les parece una ciudad muy atractiva.

Muchos de nuestros estados y ciudades más «progresistas», supuestamente defensores de la gente de ingresos modestos, se han convertido en los sitios menos acogedores para los estadounidenses de rentas medias. En el noreste, unos tamaños de parcela considerables mínimos suponen que en 2008 la vivienda unifamiliar media ocupaba más de 0,4 hectáreas, más del doble de la media nacional[4]. Comparado con esto, el estado ultraconservador de Texas resulta más asequible, no porque ese estado tenga unas políticas favorables a los pobres, sino porque no pone obstáculos a la construcción. En el Sunbelt la expansión urbana atraería a millones de personas aunque no hubiera políticas de vivienda locales poco ilustradas, pero el hecho de que ciudades más antiguas estén cometiendo la tontería de animar a la gente a no instalarse en ellas no ayuda.

Yo he vivido en áreas urbanas más antiguas (Manhattan, Chicago y Washington D. C.) durante treinta y dos de mis primeros treinta y siete años de vida en este planeta. Mis únicas experiencias no urbanas las viví en poblaciones universitarias como Princeton y Palo Alto. Caminé al trabajo casi todos los días de mi vida, pero cuando fui bendecido por la presencia de tres hijos habitualmente encantadores hice lo que hacen millones de otros estadounidenses que se enfrentan a una familia más numerosa: trasladarme a los barrios residenciales y empezar a conducir.

No tiene nada de anormal que un hombre de mediana edad abandone la ciudad. Como ya hemos visto, las ciudades atraen de forma abrumadora a la gente joven. Casi una quinta parte de los habitantes de Manhattan tiene entre veinticuatro y treinta y cuatro años, mientras que solo un 13 por ciento del país se encuentra en la misma franja de edad[5]. Con todo, y habida cuenta de mi pasión por las ciudades, mi decisión de trasladarme a los barrios residenciales requiere una explicación más exhaustiva. ¿Qué terrible ataque de locura me indujo a preferir la vecindad de las garrapatas de patas negras a la de los seres humanos?

Sigo sin estar del todo seguro de que mi decisión fuera acertada, pero subyacía una razón lógica: el deseo de más espacio habitable, de mullidos céspedes sobre los que pudieran caerse los pequeños, de vivir en un barrio menos lleno de gente de Harvard, un trayecto cotidiano de ida y vuelta al trabajo relativamente rápido y que tuviera un buen sistema escolar. Abandonar la ciudad suponía renunciar a los restaurantes de calidad asequibles, pero, al tener tres niños pequeños, viviera donde viviera tampoco iba a poder comer fuera de casa de forma muy habitual. Gracias al ramal oriental de la Interestatal 90 (más conocida como Massachusetts Turnpike), no me cuesta demasiado conseguir en Boston las cosas que tengo en mayor estima: los *cannoli* del North End, contemplar cuadros

flamencos en el Museum of Fine Arts, y el aeropuerto de Logan.

El tema de este capítulo son precisamente ese tipo de cálculos, los atractivos de la vida en esas localidades con baja densidad de población que han atraído a tantas personas, entre otras a mí. Las ciudades viejas tienen que competir con las áreas organizadas en torno al automóvil, y siempre es bueno conocer al enemigo. Puede que a algunos les resulte emocionalmente gratificante despotricar contra la ignorancia de las personas que optan por llevar una existencia basada en el automóvil en Houston, pero eso no contribuye en modo alguno a lograr que las ciudades antiguas atraigan a más gente. Para millones de personas, el atractivo de las localidades residenciales periféricas del Sunbelt es muy real, pero es posible que unas políticas mejores, tanto a nivel nacional como local, permitieran a las ciudades antiguas competir con ellas de una manera más eficaz.

Que tú o yo aborrezcamos las zonas residenciales periféricas es algo que debería ser irrelevante cuando se trata de diseñar políticas públicas. El gobierno no debería dedicarse a imponer estilos de vida que, por los motivos que sea, nos gusten a nosotros. El cometido del gobierno es permitir que la gente elija la forma de vida que más le guste, siempre y cuando pague por los costes que suponga. Y, sin embargo, en la actualidad las políticas públicas incitan con gran fuerza a las personas, incluido un servidor, a apuntarse a la dispersión urbana.

Dudo que yo estuviera viviendo en las áreas periféricas de no ser por el triple condicionamiento de la Interestatal 90, la deducción en los intereses de la hipoteca y la problemática escolar urbana. Eliminar las políticas pro dispersión no es algo que vaya a resucitar a todas las ciudades en decadencia, y tampoco acabará con los barrios residenciales, pero sí creará un sistema urbano más saludable, en el que las ciudades peatonales podrán competir de forma más eficaz con el automóvil. En el mundo en vías de desarrollo lo que está en juego es todavía más importante, pues allí las ciudades son más fluidas y, si optaran a

gran escala por la dispersión urbana a la manera estadounidense, eso supondría un incremento masivo en la conducción y el gasto energético.

La dispersión urbana antes del automóvil

Las tecnologías de transporte dan forma a nuestras comunidades, y la dispersión urbana moderna es hija del automóvil. Las comunicaciones que definen a las ciudades siempre han entrañado alguna forma de transporte. La dispersión urbana no es la antítesis de la densidad urbana; ese honor le corresponde al aislamiento rural. Las personas que viven en zonas residenciales periféricas tienen acceso a vecinos, comercios, empleos y restaurantes. Simplemente tienen que conducir. La dispersión urbana comenzó hace muchos siglos, cuando la gente empezó a utilizar medios distintos a los pies para viajar, y desde entonces los barcos, los caballos, los ómnibus, los ascensores, el metro y los coches han influido en el diseño y el crecimiento de las ciudades. Muchos vecindarios antiguos, como Washington Square en Nueva York y el Eixample en Barcelona, que los urbanistas adoran hoy en día, comenzaron siendo la dispersión urbana de épocas anteriores.

Cada nueva forma de transporte que triunfa suele atravesar tres fases. En primer lugar, los descubrimientos tecnológicos permiten la producción a gran escala de una forma más veloz de desplazamiento, como la locomotora a vapor o el coche. A continuación, si es preciso, se construye una nueva red de transporte para poder utilizar esa nueva tecnología. Y, por último, la gente y las empresas cambian de ubicación geográfica para aprovechar las ventajas de la nueva forma de transporte.

La primera revolución en el transporte fue la domesticación de las bestias de carga, que al parecer comenzó en Oriente

Medio hace diez milenios. Los animales de carga no hacían necesaria una nueva red de carreteras, pues los caballos, los asnos, las mulas y las llamas pueden ir prácticamente a cualquier lugar adonde pueda ir un ser humano. Pero las bestias de carga sí cambiaron la geografía humana[6]. El historiador de la ciudad Paul Bairoch sostiene que antes de esa domesticación el transporte de alimentos era tan difícil que la gente no tenía otra opción que vivir cerca de sus fuentes de nutrición. Las bestias de carga hicieron posibles las ciudades al facilitar el transporte de suficiente comida para alimentar a masas urbanas concentradas[7].

Por lo visto, la rueda se inventó en Mesopotamia hace unos 8.000 años, pero la rueda más antigua que se conserva tiene 5.000 años y es rusa[8]. Los egipcios y los indios conocieron la rueda como muy tarde en el 2000 a. C. Como sabe cualquiera que haya viajado en un todoterreno, las ruedas no requieren carreteras asfaltadas. Aun así, gracias a las carreteras el transporte rodado cobra una velocidad mucho mayor, sobre todo en lugares en los que no predomina el terreno llano ni seco. Los incas nunca usaron la rueda, probablemente porque en el terreno montañoso característico de su imperio las bestias de carga daban mejor resultado[9].

Para la construcción y el mantenimiento de las carreteras hacen falta civilizaciones ricas y poderosas. Los buenos transportes le aportaron mucho más honor y riqueza a Roma que el sangriento boato del Coliseo. Las grandes ciudades del imperio estaban sustentadas por el transporte rodado que distribuía las inmensas cantidades de trigo llevadas en barco desde España y Egipto para alimentar a los habitantes de las urbes. Dentro de las ciudades, las calles romanas estaban pensadas para el tránsito de carros. Tras la caída de Roma, ya no se pudieron mantener las carreteras, y, sin carreteras, las ruedas perdieron su valor. Las bestias de carga volvieron al primer plano. El pavimento reapareció con el poder político

centralizado, durante la Alta Edad Media, cuando monarcas como el francés Felipe Augusto, que expulsó a los ingleses de Normandía en el siglo XIII, comenzaron a adoquinar París por primera vez desde la época romana[10].

Se ha vertido mucha tinta en torno a las innovaciones medievales en materia de transporte a caballo, desde los estribos a la silla de montar, que aumentaron la importancia de innovaciones anteriores, como la cría caballar y la propia doma, que permitieron a los seres humanos montar a caballo hace al menos 5.000 años. Sin embargo, a lo largo de la mayor parte de la historia, en las áreas sedentarias y densamente pobladas del planeta, los caballos fueron una tecnología de transporte de élite[11]. Mantener a un ser vivo de gran tamaño para el transporte personal era algo que estaba mucho más allá de las posibilidades de la mayoría de los granjeros o habitantes de las ciudades. Los caballos solo empezaron a servir para el transporte de grandes cantidades de gente cuando pudo repartirse el gasto gracias a los transportes de masas.

Blaise Pascal es célebre en los círculos filosóficos por sus reflexiones sobre el cristianismo, y entre los matemáticos por sus contribuciones a la geometría y la teoría de la probabilidad. La célebre apuesta de Pascal, que sostiene que si hay alguna posibilidad de que Dios exista conviene ser buenos, sigue siendo materia de debate informal entre estudiantes universitarios. Entre los urbanistas, sin embargo, su gloria procede de ser el padre del «ómnibus»[12]. En 1662, Pascal organizó la primera línea de ómnibus, que cobraba cuatro o cinco *sous* por el privilegio de ser transportado a caballo por París.

Los ómnibus públicos de Pascal fueron, y en ello no deja de haber cierta ironía, una apuesta que requería ser puesta en práctica a una escala lo suficientemente grande como para constituir una buena apuesta. Gestionar una ruta de transporte a lo largo de una línea fija solo tiene sentido si hay clientela suficiente. El París del siglo XVII disponía del adoquinado y de la

población necesarios para que una línea de transporte fuera algo posible, pero no para que fuera rentable[13]. La verdadera era del transporte público comenzó a partir de la década de 1820, después de que las poblaciones urbanas crecieran de forma espectacular, y comenzaron a aparecer ómnibus tirados por caballos en París, Nueva York y Londres.

La primera forma de transporte público de la ciudad de Nueva York fue un ómnibus de doce plazas que recorría Broadway en 1827[14]. La mala calidad de las calles neoyorquinas reducía su velocidad; de ahí que su dueño decidiera colocar raíles en las calles. Con el tiempo, se construyó una red de raíles para transportar aquellos ómnibus tirados por caballos. Estaba sufragada por operadores privados, pero también tenía subsidios, pues la ciudad les concedió el derecho de paso en unas calles hasta entonces despejadas.

Un trayecto de media hora a pie puede transportar al peatón medio a una distancia de aproximadamente unos 2,4 kilómetros. El ómnibus doblaba con facilidad esa distancia, lo que permitió el crecimiento de los barrios de las zonas altas de la ciudad, en los que vivía la gente acomodada[15]. Pese a que un viaje en ómnibus costara solo entre cinco y siete centavos, los jornaleros corrientes solo ganaban un dólar al día, por lo que siguieron caminando[16]. Como el automóvil, el óminibus comenzó siendo un medio de transporte para la gente próspera. Al acelerar selectivamente el desplazamiento de los ricos, los ómnibus permitieron que se iniciara el éxodo de las personas acaudaladas de los núcleos urbanos. Cuando en Nueva York todo el mundo caminaba, los ricos vivían en Bowling Green, una céntrica localidad desde la que era fácil acceder a los embarcaderos. Gracias al ómnibus, la gente adinerada pudo trasladarse desde los barrios menos densamente poblados de las zonas altas de la ciudad, y comenzó la pauta de la vida en la periferia.

Existe una demarcación muy visible entre las áreas más

antiguas de Nueva York y Boston, con sus calles caóticas y sin planificar construidas durante la era peatonal, y la ciudad mucho más ordenada construida en torno al tráfico rodado. Los anchos de calle de un mínimo de quince metros y las líneas rectas de la rejilla urbana neoyorquina de 1911 fueron diseñados para acoger a masas de vehículos tirados por caballos, incluyendo a aquellos que todavía no habían hecho su aparición en Nueva York, como el ómnibus[17].

Antes de la aparición del ómnibus, el territorio que en la actualidad corresponde al extremo sur de la Quinta Avenida, que albergaba uno de los primeros distritos afroamericanos y un cementerio, había sido una de las partes más pobres de la ciudad[18]. En 1826, la ciudad compró una gran extensión de terreno en esa zona, Washington Square, y la convirtió en un patio de armas. Con la llegada del ómnibus, lo que hasta entonces había sido poco menos que un área rural se convirtió en una base de operaciones más que posible desde la que comerciantes acaudalados podían ir y venir de sus hogares. Los neoyorquinos más adinerados construyeron sólidas casas adosadas que aún siguen en pie, desde las que podían disfrutar de buenas vistas de las verdes hectáreas de la ciudad. Washington Square, que ahora es un espacio urbano arquetípico, era en aquel entonces un protomodelo de barrio residencial, un lugar que creció porque una forma de transporte más veloz permitía a los ricos recorrer mayores distancias y adquirir casas más grandes rodeadas de terrenos más extensos. Durante la década de 1950, cuando Jane Jacobs luchaba contra el proyecto de hacer pasar una carretera por Washington Square Park, estaba luchando por salvar la dispersión urbana decimonónica de la dispersión urbana del siglo XX.

Tras el ómnibus, el paso siguiente fue lograr que los carros se desplazaran gracias a una fuente de energía que no fuera la musculatura equina. Matthew Boulton comprendió que la máquina de vapor era capaz de propulsar ruedas, y en 1804

Richard Trevithick construyó el primer tren funcional[19]. Cuando las máquinas de vapor se hicieron más fiables y los vagones más cómodos, los empresarios empezaron a construir redes ferroviarias. Los sistemas interurbanos se construyeron sobre carreteras existentes, dentro de túneles y sobre raíles elevados. Colocar vías en la calle era barato pero utilizaba valiosos terrenos urbanos, y provocaba mucho ruido y mucho humo. Londres, la ciudad más grande del mundo, con la mayor demanda de transporte rápido, fue la pionera del sistema ferroviario subterráneo en 1863[20]. Más de 25.000 personas comenzaron a utilizarlo de inmediato.

Puede que hacer que las locomotoras atraviesen túneles sea mejor para los peatones, pero no es precisamente una delicia para los pasajeros que se sientan en vagones llenos de humo. La ciudad de Nueva York, cuyas calles también tenían mucha demanda, optó por la altura en lugar de por los túneles. El metro no hizo su aparición en la ciudad hasta 1904, más de treinta años después de que las locomotoras viajasen por encima de Manhattan. Se invirtieron decenas de millones de dólares en redes de ferrocarril urbano elevado gestionadas por algunas de las personalidades más infaustas de la Era Dorada, como Jay Gould y Charles Yerkes[21].

Aquellas redes ferroviarias permitieron a Nueva York crecer todavía más. En un principio, las paradas septentrionales de las vías de ferrocarril elevadas atrajeron a turistas ansiosos por ver las partes más altas de la isla, relativamente deshabitadas. El ferrocarril urbano elevado permitía a la gente vivir en barrios como Harlem y acudir a trabajar al centro de la ciudad a la considerable velocidad de 19 kilómetros por hora[22]. Mi abuelo se crió en uno de esos barrios septentrionales de Manhattan que se hizo accesible gracias al ferrocarril. Visto desde cierta perspectiva, el crecimiento de la ciudad decimonónica facilitado por la locomotora de vapor fue una gran eclosión de expansión urbana.

Ahora bien, esas locomotoras de vapor también estaban creando los primeros barrios residenciales periféricos. Si Washington Square representa la dispersión urbana de la era del ómnibus, entonces la Philadelphia Main Line nos ofrece los ejemplos fundamentales de barrios periféricos que se construyeron gracias al vapor[23]. Durante la década de 1860, la empresa ferroviaria Pennsylvania Railroad compró 114 hectáreas en el municipio de Lower Merion, y allí fundó una población llamada Bryn Mawr. Al principio, las nuevas viviendas fueron casas de fin de semana, pero a medida que aumentó la velocidad de los trenes nació una nueva forma de vida residencial en las afueras. Igual que Washington Square alojaba a los neoyorquinos de élite que describieron Henry James y Edith Wharton, la Philadelphia Main Line proporcionó hogares a los nativos acaudalados de Filadelfia interpretados por Cary Grant y Katharine Hepburn en *Historias de Filadelfia*.

Werner von Siemens dio el paso siguiente al inventar un tren urbano propulsado por electricidad en Berlín en 1881[24]. Ni caballos, ni vapor, solo trenes propulsados o por un cable aéreo o por un tercer raíl. La electricidad demostró que era la solución perfecta para el transporte de masas en ciudades densamente pobladas, pero los tranvías y los trenes eléctricos necesitaban dos redes, una sobre la que desplazarse y otra para suministrarles energía. Frank Sprague fue, al igual que Henry Ford, un espíritu brillante reclutado por Thomas Edison. Y al igual que Ford, abandonó a Edison y transformó la vida urbana con sus innovaciones en materia de transporte. Fue el inventor del trole, que suministraba electricidad a los vagones de toda la ciudad a través de una red de cables aéreos. A finales de la década de 1890, los paisajes urbanos estaban llenos de troles. Siemens y Sprague ayudaron a las ciudades a crecer no solo hacia fuera, sino también hacia arriba. Siemens inventó el ascensor eléctrico y Sprague fue uno de los dos inventores del ascensor Sprague-Pratt, más rápido y más seguro. Pese a que los trenes y los

tranvías redujeron el precio de viajar al centro de las ciudades desde lugares lejanos, a finales del siglo XIX las ciudades no solo se expandieron hacia fuera, sino también hacia arriba.

Los tranvías, como los ómnibus antes que ellos, transportaban a las poblaciones urbanas en el mundo entero. El Passeig de Gràcia de Barcelona es una de las calles más importantes del mundo desde el punto de vista arquitectónico, y alberga obras maestras de Antoni Gaudí, Josep Puig y otros gigantes de la arquitectura catalana. Esta vía pública, ancha y hermosa, discurre desde Plaça de Catalunya, en el extremo de la ciudad antigua, y atraviesa el Eixample, un distrito decimonónico hecho viable por el tranvía. El Eixample se encontraba fuera de los muros de la ciudad antigua, pero cuando esos muros fueron derribados durante la década de 1850 la ciudad organizó un concurso para diseñar un plan para un distrito nuevo. El vencedor fue Ildefons Cerdà, un ingeniero civil que diseñó los bloques octogonales de la zona. Así como la rejilla urbana de Nueva York concita el odio de muchos urbanistas por su cansina uniformidad, la extravagante creatividad del plan de Cerdà es objeto de toda clase de alabanzas. Lo diseñó para que se adaptara a las innovaciones en los medios de transporte, pues dichos octágonos estaban pensados para facilitar las maniobras de grandes vehículos de vapor.

Al principio se llegaba al Eixample mediante carros tirados por caballos, pero en 1900 los tranvías que recorrían el Passeig de Gràcia fueron electrificados[25]. El nuevo sistema de transporte convirtió la zona en un imán para los catalanes adinerados, que pagaron a los mejores arquitectos de la ciudad para que diseñaran sus viviendas. La Casa Milà, una sinuosa obra maestra de Gaudí, fue construida para un promotor inmobiliario conocido por vestirse bien y haberse casado mejor. Otro icono arquitectónico, la Casa Amatller, fue construida para un magnate chocolatero.

Si en el siglo XIX se dieron varias innovaciones en materia de transporte, la ciudad del siglo XX estuvo dominada por una sola: el motor de combustión interna. Los alemanes Nikolaus Otto, Gottfried Daimler y Wilhelm Maybach, a los que la ciudad de Colonia puso en contacto, fabricaron el primer motor de combustión interna de cuatro tiempos y lo utilizaron para propulsar la primera motocicleta de gasolina del mundo en 1885. En Mannheim, a 193 kilómetros de allí, Karl Benz diseñó su propio motor de dos tiempos de gasolina, y en 1886 patentó su Motorwagen[26]. Si bien los alemanes fueron los responsables de las innovaciones fundamentales que dieron lugar al automóvil, hay que atribuir a los estadounidenses, sobre todo a Henry Ford, el mérito de la producción en masa de automóviles. A finales de la década de 1920 había 23 millones de coches en las carreteras de Estados Unidos[27]. Estos, a diferencia de los trenes, funcionaban bastante bien en las carreteras existentes, que ya se habían empezado a asfaltar durante el siglo XIX. Los modelos T de Henry Ford eran vehículos sólidos y resistentes, lo bastante simples como para ser reparados por gente corriente, y se desplazaban sin problemas a velocidades modestas incluso sobre pistas de tierra.

No obstante, los conductores no tardaron en darse cuenta de que los coches podían viajar con mucha mayor rapidez sobre autopistas uniformemente asfaltadas. Estados Unidos comenzó a construir una red de autopistas para albergar la nueva forma de transporte. El estado de Nueva York abrió la primera parte de su sistema de franjas ajardinadas en 1908. Se suponía que ese sistema debía permitir a los conductores acceso fácil a la ciudad a la apabullante velocidad de cuarenta kilómetros por hora[28]. Durante la década de 1920, el gobierno federal comenzó a organizar y financiar un sistema de carreteras pavimentadas a escala nacional. La Federal Highway Act de 1921[29] suministró 75 millones de dólares en fondos complementarios (765 millones de dólares en dólares de 2007) para proyectos de

autopistas estatales, como las medianas construidas en Long Island por Robert Moses, el gran maestro de obras de Nueva York (y bestia negra de Jane Jacobs), y también uno de los grandes expertos mundiales y abogados defensores de las autopistas. Durante la crisis de 1929, el New Deal puso a gente a trabajar asfaltando autopistas como la Ruta 66, que fue inmortalizada en una canción de Bobby Troup y Nat King Cole, y en prosa por John Steinbeck. La familia de Oklahoma que protagoniza *Las uvas de la ira* viaja a California por la «madre de todas las rutas»[30].

El presidente Eisenhower intensificó espectacularmente el compromiso del gobierno federal con las autopistas, que sigue vigente en la actualidad. La movilidad suele ser un elemento decisivo del éxito militar, lo que quizá explique por qué los generales suelen interesarse mucho por la mejora de los transportes. Al general Washington le apasionaban los canales, y al general Eisenhower las autopistas. No sin motivo, el sistema Eisenhower de autopistas interestatales ha sido calificado como el mayor proyecto de obras públicas de la historia. En la actualidad abarca 74.000 kilómetros de carretera, construidos y mantenidos mediante decenas de miles de millones de dólares de gasto federal y estatal[31]. La inmensa magnitud del apoyo federal al sistema de autopistas ha llevado a alguna gente a creer que hubo una conspiración demoniaca de fabricantes de automóviles que utilizaron los fondos públicos para acabar con los tranvías. No cabe duda de que los fabricantes de automóviles, como la mayoría de las empresas, querían acabar con la competencia, que casualmente organizaba servicios de autobuses y de tranvías, pero de haber existido una conspiración, esta funcionó a plena vista de todos y contó con un gran apoyo popular. Los estadounidenses adoraban sus coches y estaban más que contentos de invertir miles de millones de dólares en la creación de una velocísima red de autopistas.

Si las cadenas de montaje de Henry Ford representan la primera fase de la era del automóvil y el sistema de autopistas la segunda, entonces el traslado masivo a las afueras y el auge de ciudades organizadas en torno al coche fue la tercera, la respuesta de la población ante la nueva tecnología de transporte. El nivel de ingresos y el crecimiento de la población han sido sustancialmente más altos en aquellas áreas metropolitanas que estaban incluidas en el sistema de autopistas[32]. Los barrios periféricos crecieron con mayor rapidez en las áreas con mayor número de carreteras, y las ciudades se vaciaron. Nathaniel Baum-Snow, economista de la Universidad de Brown, ha calculado que «cada nueva autopista que pasa por una ciudad central disminuye la población de la misma en aproximadamente un 18 por ciento»[33]. Uno de los problemas potenciales de ese tipo de cálculos es que quizá se hayan construido más carreteras en áreas que esperaban un grado mayor de traslado de población a las afueras, pero Baum-Snow resuelve dicho problema concentrándose en las autopistas planificadas por motivos militares en 1947. Al igual que el ómnibus y el tranvía, el automóvil cambió la faz de la Norteamérica urbana.

Estados Unidos comenzó a reorganizar sus ciudades como consecuencia de la aparición del automóvil durante la década de 1920, pero en aquella época el modo de vida residencial hecho posible por el automóvil todavía era prohibitivo para los estadounidenses de a pie. Hasta el Nick Carraway de Fitzgerald (un pariente pobre de Jay Gatsby pero mucho más rico que la mayoría de la gente) cogía el tren desde Long Island, al menos cuando no disponía de hermosas y casquivanas jugadoras de golf como choferesas. El proceso de traslado masivo a las afueras se estancó a raíz de la crisis de 1929 y la Segunda Guerra Mundial, pero se reanudó con creces cuando los veteranos comenzaron a regresar de la guerra.

Uno de esos veteranos era un teniente de los Seabees (una unidad de la Armada especializada en obras de ingeniería) llamado William Levitt[34]. Hijo de un abogado británico, Levitt nació en Nueva York en 1907 y abandonó sus estudios en la Universidad de Nueva York para meterse en el mundo de la construcción con su hermano Arthur, que se encargó del diseño mientras él se ocupaba de las facetas empresariales del negocio. Juntos construyeron 2.000 viviendas durante la década de 1930, la mayoría de ellas para clientes ricos en Long Island. Levitt comenzó a experimentar con las viviendas a gran escala para estadounidenses de ingresos medios, pero los resultados de sus primeras iniciativas fueron decididamente dispares. En 1950 aún no se habían vendido todas las unidades de su proyecto de construcción de 16.000 cabañas en Norfolk, Virginia, que había concluido antes de la Segunda Guerra Mundial.

Después de la guerra, Levitt estaba decidido a convertirse en el Henry Ford del negocio de la construcción mediante la fabricación en masa de un producto económico a gran escala. Junto con su padre y su hermano, acumuló más de cincuenta kilómetros cuadrados de terreno en las inmediaciones de Hempstead, Long Island. Los cultivadores de patata se enriquecieron cuando Levitt hizo que los precios del terreno subieran de 750 a 7.500 dólares por hectárea. Levitt no tenía intención de invertir en el espectro más bajo del mercado, como había hecho en Norfolk. Iba a construir un producto de calidad, al menos por el momento. Aquellas viviendas eran sólidas y estaban dotadas de electrodomésticos modernos. Diseñó un plan maestro de la comunidad, en la que había (y hay) parques, escuelas y abundantes zonas verdes.

Pese a que el resultado, Levittown, provocó ataques de

condescendencia entre los críticos intelectuales, como Lewis Mumford desde las columnas del *New Yorker,* los bajos precios de la urbanización y su relativa opulencia le dieron una popularidad tremenda entre la gente corriente[35]. Puede que los críticos tuvieran razón al denunciar la monotonía interminable de edificios tipo rancho y colonial muy semejantes entre sí, pero los bloques de pisos urbanos tampoco eran obras maestras arquitectónicas. Y lo que es más importante, como escribió el sociólogo Herbert Gans en su descripción de la vida de Levittown, los críticos escriben desde una «perspectiva turística» que hace gran hincapié en «el interés visual, la diversidad cultural, el entretenimiento, el placer estético, la variedad (a ser posible exótica) y los alicientes emocionales». Un residente típico que adquiría una vivienda en Levittown buscaba «un lugar cómodo, práctico y socialmente satisfactorio donde vivir, estéticamente gratificante, por supuesto, pero primero y por encima de todo funcional en lo tocante a sus necesidades cotidianas»[36]. Es cierto que los expertos en arquitectura suelen valorar la sofisticación estilística mucho más que la mayoría de los compradores de viviendas. Al fin y al cabo, su trabajo consiste en apreciar el arte. Sin embargo, los compradores de viviendas, a menos que sean muy ricos, suelen dar más importancia al espacio, al tamaño de las parcelas, a la calidad de los electrodomésticos, a las buenas escuelas y a la facilidad para llegar al trabajo.

Al igual que Ford, Levitt luchó como un jabato para disminuir los costes. No dejó entrar a los sindicatos, lo que provocó la organización de piquetes. Un relato (posiblemente apócrifo) cuenta que a uno de los integrantes de aquellos piquetes le gustaban tanto las viviendas de Levitt que compró una[37]. Excluir a los sindicatos permitió a Levitt utilizar las últimas tecnologías de construcción, como pintar con pulverizador, lo que violaba las normas destinadas a fomentar el empleo. Prescindió de los intermediarios y compró cuanto

pudo, desde la madera a los televisores, directamente a los fabricantes. Montó su propia fábrica de clavos. Dividió la producción de viviendas en veintiséis procesos diferentes y se la encargó a montones de subcontratistas[38]. Hasta el día de hoy, la producción en masa sigue siendo uno de los motivos fundamentales de que las viviendas nuevas en áreas periféricas en expansión sean mucho menos caras que las casas hechas a medida que se construyen en ciudades más antiguas. Al construir miles de viviendas rápidamente en una única zona, en 1950 Levitt pudo vender acogedoras casas modernas por menos de 8.000 dólares (menos de 65.000 dólares al cambio de 2009) [39].

El cliente medio de Levitt ganaba alrededor de la mitad de esa cifra al año. Pocos disponían de 8.000 dólares que adelantar para la adquisición de una nueva vivienda Levitt, pero el gobierno federal estaba derrochando dinero en subvencionar la compra de viviendas[40]. El GI Bill(11) ofrecía a los veteranos préstamos para la compra de viviendas sin entrada, y la Federal Housing Administration(12) (FHA) garantizaba hasta el 95 por ciento de las hipotecas para los compradores de ingresos medios[41]. Con un préstamo garantizado por el gobierno, los clientes de Levitt solo tenían que adelantar 400 dólares para adquirir una vivienda rebosante de electrodomésticos modernos y rodeada de frondosos espacios verdes. En la actualidad las casas de rancho de Levitt, de 74 metros cuadrados, pueden parecer diminutas y pintorescas, pero para los neoyorquinos que crecieron en bloques de pisos, fueron las McMansiones de su época[42].

Ni las políticas de vivienda federales ni la inversión en autopistas interestatales fueron ideadas como políticas antiurbanas, pero no cabe duda de que perjudicaron a las ciudades. El programa de autopistas tenía como objetivo comunicar el país, pero las subvenciones para las autopistas acabaron animando a la gente a ir y volver al trabajo en coche.

Alentar la compra de viviendas mediante deducciones sobre los intereses hipotecarios e hipotecas garantizadas por el gobierno tenía como objetivo corregir presuntas imperfecciones del mercado hipotecario y crear ciudadanos-propietarios que tuvieran intereses en el futuro de su país. El mayor de los subsidios públicos a la compra de viviendas acabó plasmándose en el carácter deducible de los intereses hipotecarios, lo que empezó siendo no una política de vivienda sino una consecuencia secundaria del carácter deducible de los intereses pagados, una parte casi accidental del código fiscal que ha terminado por tener un impacto tremendo sobre nuestra forma de vida. Las subvenciones a la compra de grandes viviendas acabaron animando a la gente a abandonar las ciudades. Los préstamos de la FHA fueron a parar de forma abrumadoramente mayoritaria a enclaves de clase media de los barrios residenciales periféricos, quizá porque a los administradores de la FHA dichas zonas les parecían apuestas acertadas o quizá porque fuera allí donde se estaban construyendo nuevas viviendas[43]. El gobierno quería recompensar a los veteranos de guerra con viviendas más grandes, pero esas viviendas tendían a encontrarse fuera de las urbes. Las viviendas ocupadas por sus propietarios son, de forma abrumadora, viviendas unifamiliares, y tienden a estar en las afueras[44]. Cuando las políticas públicas fomentan la propiedad de la vivienda, también incitan a la gente a abandonar las ciudades.

Cuando se construyó Levittown, durante la década de 1940, el acceso al transporte público seguía siendo importante para sus habitantes. Disponían de una estación ferroviaria, y muchos de ellos cogían el tren para acudir a sus empleos en Manhattan. Sin embargo, los barrios residenciales norteamericanos comenzaban a depender del automóvil mucho más que zonas más antiguas y más densas, como el Eixample de Barcelona. Los habitantes de Levittown seguían teniendo necesidad de coches para llegar a la estación de tren o hacer recados en la localidad. Es más, buena

parte de los primeros habitantes compartían coche para ir a trabajar, lo que sigue siendo una práctica habitual, si bien en la actualidad recurren a ella sobre todo las personas menos adineradas. Con todo, Levittown seguía siendo un híbrido: una localidad que requería automóvil para la conducción local pero que seguía ligada al ferrocarril para el transporte de largo recorrido.

Reconstruir Estados Unidos en torno al coche

A medida que las comunidades residenciales periféricas planificadas siguieron el camino trazado por William Levitt, fueron renunciando cada vez más a toda relación con los sistemas de transporte público. En lugar de estar concentrados en un solo centro, en las áreas en expansión del Sunbelt, los negocios estaban dispersos en toda la zona. Casi la mitad de los empleos de las 98 áreas metropolitanas estadounidenses se encuentran a más de 16 kilómetros del núcleo urbano[45]. La gente hace sus compras en centros comerciales construidos alrededor del coche, y no en centros urbanos convencionales. Los camiones baratos y las autopistas emanciparon a las empresas de los puertos, las estaciones ferroviarias y el sistema de los Grandes Lagos.

Los barrios residenciales basados en el automóvil son el último capítulo en la tendencia a la dispersión urbana que comenzó en Washington Square y el Eixample, pero la impresión que producen las comunidades basadas en el automóvil es muy distinta de todas las viejas áreas urbanizadas. Todas las innovaciones anteriores en materia de transporte requerían una cierta actividad peatonal. Había que acudir al trabajo o a casa a pie desde la parada del autobús o la estación de tren; la presencia del tráfico peatonal aseguraba que las viejas

comunidades conservaran una densidad considerable. Sin embargo, el coche cambió todo eso. Al eliminar la necesidad de caminar, el coche permitió dar un salto cuántico en el tamaño de las áreas terrestres que podía ocupar la gente. Como consecuencia, la relación inversamente proporcional que se da entre densidad y uso del automóvil es muy fuerte[46]: en una amplia gama de ciudades, cuando la densidad se duplica, la proporción de la población que acude al trabajo en coche suele descender en un 6,6 por ciento.

Los coches también necesitan mucho más espacio que los ómnibus, las vías férreas elevadas o la locomoción a pie. Para un peatón que recorra la Quinta Avenida 83 centímetros cuadrados de espacio vial son más que suficientes, y en los días en los que circula mucha gente los peatones soportan perfectamente cantidades muy inferiores. El Honda Accord, un vehículo de tamaño modesto, ocupa nueve metros cuadrados y medio por sí solo[47]. Si dicho coche necesita un metro de espacio a cada lado y la correspondiente distancia de seguridad, en autopista sus necesidades espaciales pueden llegar a alcanzar fácilmente entre 27 y 37 metros cuadrados. La multiplicación por cuarenta del espacio que supone pasar de caminar a conducir explica por qué una parte tan grande del territorio de las ciudades organizadas en torno al automóvil se dedica a las autopistas.

Y además, los coches no solo ocupan espacio cuando vuelan por la autopista; también necesitan espacio cuando están parados. Un espacio de aparcamiento típico suele superar muy a menudo los 11 metros cuadrados, el tamaño aproximado de un cubículo de trabajo normal[48]. Llevar un coche al trabajo dobla la cantidad de espacio requerido para trabajar. En ciudades más antiguas y más densas, ese espacio exige edificios de estacionamiento, y la construcción de cada uno de los espacios que alojan esos edificios puede llegar a costar más de cincuenta mil dólares[49].

El desajuste entre el coche y las ciudades más antiguas del

planeta explica por qué los coches han llevado a la construcción de nuevos e inmensos espacios habitables de baja densidad, situados unas veces al borde de esas ciudades y otras veces edificados de forma aislada en pleno Sunbelt. Incluso las transformaciones del siglo XIX, cuando los rascacielos se hicieron cada vez más altos y se construyeron los barrios residenciales a los que dio lugar el tranvía, parecen de escasa entidad cuando se las compara con la inmensa actividad constructora generada alrededor del automóvil.

Algunas personas han insinuado que la dispersión urbana estadounidense se debe a una herencia cultural inglesa que valora de forma exagerada las viviendas unifamiliares aisladas y los patios traseros, pero existen motivos obvios por los que los europeos han seguido llevando una existencia más urbana. Muchas ciudades europeas son antiguas y gozan de un legado arquitectónico que es el resultado de siglos de genio. Vivir en el centro de París difiere fundamentalmente de vivir en la mayoría de las ciudades centrales estadounidenses. Los gobiernos europeos aminoraron el avance del automóvil tasando la gasolina con mayores impuestos e invirtiendo menos en autopistas. Durante los treinta últimos años, el impuesto medio sobre la gasolina en Francia ha sido unas ocho veces más alto que el impuesto correspondiente en Estados Unidos[50]. A mediados de la década de 1990, cuando el precio medio del galón(13) de gasolina en Estados Unidos era de casi un dólar, el precio medio del galón en Italia o en Francia era de casi cinco dólares.

Al comparar setenta ciudades de todo el mundo, Matthew Kahn y yo descubrimos que en aquellos países donde los impuestos sobre la gasolina pasan de ser bajos a altos, la densidad urbana aumenta en más de un 40 por ciento[51]. La propiedad de los vehículos, cosa poco sorprendente, asimismo desciende. A pesar de unos impuestos sobre la gasolina más elevados, a medida que los europeos se han vuelto más ricos,

han empezado a conducir de forma más parecida a los estadounidenses. Hoy en día, en Francia el 84 por ciento del transporte de pasajeros se hace en coche[52]; en Italia hay unos seis coches por cada diez personas; las cifras correspondientes para Francia y Alemania son 5 y 5,6[53]. En Estados Unidos sigue habiendo más coches (hay 7,76 coches por cada diez estadounidenses), pero la brecha se está cerrando considerablemente[54].

A medida que en Europa ha ido aumentando el número de propietarios de coches, los europeos también se han ido trasladando a los barrios residenciales. La raíz de la dispersión urbana no está en la cultura, sino en los coches. Un informe de la Agencia Europea del Medio Ambiente señala que desde la década de 1950 más del 90 por ciento de las construcciones nuevas en ciudades como Viena, Marsella, Bruselas y Copenhague se ha producido en «áreas residenciales de baja densidad»[55]. Ningún país posee una cultura urbana tan venerable como Italia. La mayoría de turistas que visitan Milán se llevan un recuerdo inolvidable del espectacular Duomo y de la cercana Galleria Vittorio Emanuele. Sin embargo, al igual que Detroit y St. Louis, el centro de Milán ha perdido cientos de miles de habitantes, buena parte de los cuales se han mudado a áreas periféricas más centradas en torno al automóvil. La gente que está luchando por salvar Leipzig también se enfrenta a una poderosa marea de alejamiento del centro urbano.

Sería estupendo para las ciudades antiguas que a la gente de repente dejara de gustarle los coches, pero no parece que eso vaya a suceder. En los países desarrollados, los coches ahorran a la gente mucho tiempo en los trayectos laborales. Como señalé en la introducción, en 2006, el trayecto laboral medio en coche en Estados Unidos duraba 24 minutos frente a los 48 minutos del trayecto laboral medio en transporte público[56]. El problema de los transportes públicos es el tiempo que se invierte en llegar al autobús o la parada de metro, más la espera y

después llegar desde la parada al destino final. El coste de ese tiempo, que es independiente de la distancia del trayecto, suele ser de unos 20 minutos para los autobuses y el metro[57]. Incluso antes de que el autobús haya realizado una sola parada de su recorrido, el viajero ha gastado tanto tiempo como muchos automovilistas invierten en todo el viaje.

Algunos urbanistas esperan que el aumento en los precios de la gasolina acabe con la vida centrada en torno al automóvil, y es indudable que una gasolina más cara incrementaría el atractivo de la densidad. Sin embargo, y por desgracia para las ciudades, el ingenio automovilístico favorece a los barrios periféricos. Si se doblara el precio actual de la gasolina, los gastos en combustible de una familia que recorriera 40.230 kilómetros al año en coches que consuman un litro de gasolina por cada diez kilómetros y medio aumentarían en 3.000 dólares. Sin embargo, esa familia podría eliminar por completo ese incremento en el coste cambiándose a un Prius. Dadas las ya gigantescas inversiones realizadas en infraestructura suburbana, yo no apostaría porque los estadounidenses vayan a renunciar a sus coches aun en el supuesto de que los precios de la gasolina subieran enormemente. Sería más probable que unos precios de la gasolina más altos redujeran la dispersión urbana en el mundo en vías de desarrollo, donde la infraestructura todavía no existe y la gente más pobre reaccionaría más ante el aumento de los costes.

Las ciudades más antiguas no pueden contar ni con la subida del precio de la gasolina ni con una súbita repugnancia por el automóvil para lograr que más estadounidenses quieran vivir de nuevo en los cascos urbanos, pero sí pueden aumentar el atractivo de la vida urbana acelerando los trayectos de quienes residen en ellas. Los trayectos de autobús urbano pueden mejorarse, como se ha hecho en Londres y en Singapur, cobrando tasas por congestión que reduzcan el número de conductores en las vías urbanas. Más importante todavía, nuevas

urbanizaciones compactas y de muchas plantas pueden ofrecer el único trayecto que sigue siendo más rápido que un recorrido de veinticuatro minutos al volante: un paseo de quince minutos. En muchas ciudades, como Nueva York, barrios que en otro tiempo fueron pobres, como Tribeca, que pueden ofrecer trayectos rápidos a pie a distritos empresariales fundamentales, han resucitado, espoleados por el mismo valor del tiempo en aumento que hizo que los estadounidenses prefirieran los coches al transporte público. Las ciudades son capaces de competir, pero necesitan modelos radicalmente nuevos que ofrezcan viviendas asequibles y trayectos laborales más veloces. No obstante, en la actualidad las innovaciones más creativas se dan en los barrios residenciales.

Bienvenidos a The Woodlands[58]

Hoy en día las ciudades no compiten con los barrios periféricos más o menos espartanos que construyeron los hermanos Levitt; luchan contra urbanizaciones mucho más atractivas construidas en las áreas residenciales del Sunbelt, capaces de ofrecer precios asequibles, espacio y una gran abundancia de servicios. En The Woodlands, a unos 48 kilómetros al norte de Houston, en una extensión de 11.300 frondosas hectáreas[59], viven más de 92.000 personas[60]. Levittown, donde en la actualidad hay 1,6 viviendas por cada hectárea, tiene una densidad tres veces superior a esta zona residencial tejana[61]. Alrededor del 28 por ciento del terreno de The Woodlands está dedicado a parques y otras zonas verdes protegidas[62].

The Woodlands es la creación del magnate del gas natural George Phydias Mitchell que, al igual que Levitt, es hijo de inmigrantes. El padre de Mitchell, Savvas Paraskevopoulos, abandonó un montañoso acre de terreno en Grecia para

trasladarse a Estados Unidos y poner vías férreas. Acabó abriendo un negocio de lustrado de zapatos y tintorería en Galveston, Texas. Su hijo George se crió pescando y vendiendo sus capturas a los turistas que visitaban Houston, que luego alardeaban de aquellos peces como si los hubieran pescado ellos. George estudió Geología e Ingeniería Petrolera en Texas A&M. Se graduó con el número uno de su promoción y luego pasó la Segunda Guerra Mundial en el Cuerpo Militar de Ingenieros. Cuando terminó la guerra, empezó a perforar pozos exploratorios para encontrar gas natural, ya que había una gran demanda a raíz de que las ciudades estaban aprobando normativas que prohibían a los particulares consumir carbón para cocinar y calentarse. Los adversarios de estas normativas argumentaban que tendrían unos costes enormes, pero subestimaban el poder de la creatividad humana. Mitchell se convirtió en uno de los líderes de la industria del gas natural, que ha promovido una forma mucho más verde de calentar las ciudades estadounidenses que el carbón o el petróleo.

Por tanto, no es de extrañar que George Mitchell sea un tanto ecologista. Aparte de algunas feas imputaciones de haber contaminado un acuífero en Texas, Mitchell ha logrado labrarse una reputación de ser un partidario de las energías verdes, lo cual no coincide con el estereotipo del buscador de pozos de gas natural tejano. Durante la década de 1960, decidió diversificar orientándose hacia el negocio inmobiliario, y concibió la idea de una inmensa ciudad en el bosque situada a 48 kilómetros al norte de Houston. Para construir una gran comunidad nueva en medio de ninguna parte hace falta mucho dinero, y Mitchell tuvo que pedir millones de dólares prestados para llevar a cabo su proyecto. El Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano concedió a The Woodlands un préstamo con garantía de cincuenta millones de dólares, pero la garantía estuvo acompañada de condiciones, una de las cuales era la exigencia de sensibilidad medioambiental.

Después Mitchell contrató como asesor medioambiental a Ian McHarg, un nativo de Glasgow que vivía en Filadelfia, al que le dijo: «Le he puesto a mi proyecto el nombre de The Woodlands y más vale que cuando hayamos terminado haya algo de bosque». A las inquietudes verdes de Mitchell les impresionó *Design with Nature,* un folleto de McHarg sobre urbanismo que hace hincapié en la ecología natural de cada zona. Juntos, Mitchell y McHarg construyeron The Woodlands. La comunidad creció con lentitud. Ni siquiera tuvo su primer centro comercial, condición sine qua non de toda urbanización residencial auténtica, hasta el año 1994. Sin embargo, a medida que Houston se iba expandiendo, The Woodlands explotó. Durante la década de 1990 duplicó su población holgadamente, y creció más de un 40 por ciento entre 2000 y 2008[63].

Más de la mitad de los adultos de The Woodlands tienen un título de licenciatura, y los ingresos de un hogar medio superan los 100.000 dólares. Los residentes también gastan asombrosamente poco en viviendas, dados sus niveles de renta[64]. De acuerdo con la Agencia del Censo, allí el valor de la vivienda media es de unos 200.000 dólares, aunque es perfectamente posible gastar más. Yo asistí a una fiesta para celebrar la inauguración de una vivienda impresionante de 278 metros cuadrados que había costado bastante menos de 300.000 dólares[65].

Uno de los aspectos más interesantes (y poco menos que urbano) de la gerencia de The Woodlands es la atención que otorga al capital social. The Woodlands funciona precisamente porque no es una colección de individuos aislados; su infraestructura social ha sido diseñada para fomentar los vínculos interpersonales. En 1975, Mitchell contrató a un pastor luterano formado en Wharton para que dirigiera The Woodlands Religious Community Incorporated, que ahora se llama Interfaith, y que tenía como misión «planificar la

comunidad religiosa y todos los servicios humanos de esta nueva ciudad». El pastor compró una escúter y, según iban llegando los nuevos residentes, seguía a las furgonetas de mudanzas para darles la bienvenida. Interfaith se aseguraba de que The Woodlands ofreciera espacios adecuados para actividades sociales, y ante todo religiosas. Dado que nada amarga las relaciones de vecindad de un área como el odio por motivos religiosos, Interfaith se asegura de que los mensajes religiosos sean siempre positivos. Tras los atentados del 11-S, Interfaith consiguió que los rabinos rezaran por los palestinos y que los líderes musulmanes rezaran por los judíos.

En casi la mitad de los hogares de The Woodlands hay niños menores de dieciocho años y The Woodlands está especializado en colegios[66]. Hay dos institutos públicos tradicionales que gozan de gran consideración y una Academia de Ciencia y Tecnología. Hay cuatro institutos de enseñanza media privados, dos religiosos y dos laicos. La gerencia de The Woodlands es consciente de que a sus residentes, que tienen un alto nivel de formación, les importa mucho la educación de sus hijos. Hace relativamente poco que las grandes ciudades muestran el mismo nivel de interés por ofrecer colegios de calidad que atraigan a residentes con gran nivel de formación.

Por lo visto, a la clientela de The Woodlands también le importa el golf. En la urbanización hay siete campos de golf. The Woodlands también alberga la sede de verano de la Houston Symphony, un centro comercial grande y reluciente, y más de ciento cincuenta restaurantes. Los promotores han creado incluso una zona peatonal donde la gente puede pasear y hacer compras, pero el clima de Texas no siempre se presta a esta actividad, y es muchísima más la gente que hace sus compras en el centro comercial. Si bien hay un servicio de autobús que conecta el complejo con Houston, menos del 3 por ciento de los habitantes utilizan el transporte público. Una de las grandes ironías del ecologismo de Mitchell y McHarg es que

intentaron construir una comunidad verde con abundancia de árboles y hogares energéticamente eficientes, pero los habitantes conducen tanto que anulan la mayoría de esos beneficios medioambientales. Es más, como expondré en el capítulo siguiente, el clima de Texas es tan caluroso y húmedo que la refrigeración de esas viviendas y restaurantes genera inevitablemente una gran huella de carbono.

Puesto que The Woodlands se encuentra a 48 kilómetros de las céntricas torres de Houston, uno podría pensar que sus residentes tienen que soportar unos trayectos laborales espantosos. Según MapQuest, el tiempo de conducción que hay entre The Woodlands y Houston es de 37 minutos, y ese cálculo optimista se basa en el supuesto de un tráfico ligero, no en el que caracteriza a una hora punta normal. Sin embargo, para 2006-2008, según la Agencia del Censo el trayecto laboral medio era de 28,5 minutos porque el número de personas que no hace ningún trayecto laboral entre The Woodlands y Houston es muy elevado[67]. Según la gerencia de The Woodlands, alrededor de un tercio de los residentes trabajan en la propia comunidad, que tiene su propio parque de investigación, donde se alojan las torres de varias empresas de energía. Si las empresas se hubieran quedado en los centros de las ciudades, entonces el traslado a la periferia se habría visto limitado por largos trayectos laborales, pero las autopistas estadounidenses han permitido trasladarse a las afueras no solo a las familias, sino también a las empresas. En Houston, el 56 por ciento de los empleos se encuentran a más de 16 kilómetros del centro de la ciudad[68]. Las empresas, como es natural, se han trasladado a fin de estar cerca del inmenso número de empleados en potencia que viven en los barrios residenciales del norte de Houston.

Según la gerencia de The Woodlands, muchos de sus residentes también hacen trayectos laborales al aeropuerto, que se encuentra a solo 15 minutos de distancia. Muchas

comunidades residenciales han crecido en torno a aeropuertos, como el aeropuerto O'Hare de Chicago. En cierto modo, esta pauta no se distingue en nada de la tendencia anterior de la gente y de las empresas a instalarse cerca de los muelles y los patios de maniobras ferroviarios.

Para todos menos los urbanistas más fanáticos, The Woodlands es un lugar atractivo. Ha obtenido numerosos galardones y atrae a muchos residentes. La comunidad ofrece una combinación de construcciones de gran calidad, servicios agradables y costes muy inferiores a los de los barrios residenciales de Nueva York o la costa californiana. El éxito de The Woodlands ayuda a explicar por qué tanta gente se muda a Houston y ciudades como ella.

Explicar los gustos: por qué un millón de personas se mudaron a Houston

Houston despierta emociones intensas. Sus partidarios, tejanos hasta la médula, la adoran. Muchos urbanistas europeos y de las dos costas estadounidenses parecen considerarla como la morada terrenal de Satanás. Los antitejanos detestan su política, sus coches, su clima, su cultura (o presunta falta de cultura), la caza, la industria petrolera y prácticamente cualquier otra cosa que pueda albergar la cuarta ciudad más grande de Estados Unidos. Evidentemente, esa gente no debería mudarse a Houston.

Sin embargo, desde el censo de 2000 más de un millón de otras personas se ha trasladado a la zona[69]. Houston tiene mucho en común con otras ciudades del Sunbelt, como Atlanta, Dallas y Phoenix, las otras áreas metropolitanas de crecimiento más rápido de Estados Unidos. Si los defensores de las viejas ciudades realmente quieren ayudarlas, deberían tratar de comprender a Houston en lugar de criticarla.

¿Qué es lo que Houston ofrece a sus millones de habitantes

que no estén ofreciendo ciudades más antiguas como Nueva York o Detroit? La ventaja fundamental de Houston frente al «cinturón de óxido» son los ingresos. En el condado de Wayne, en Míchigan, en 2008 la familia media ingresó 53.000 dólares anuales; en el condado de Harris, Texas, los ingresos de la familia media, donde se encuentra Houston, fueron de 60.000 dólares[70]. En junio de 2010, la tasa de desempleo de Texas era del 8,2 por ciento; la de Míchigan era del 13,2 por ciento[71]. Para que el «cinturón de óxido» compitiera de modo más eficaz con Texas, tendría que encontrar la forma de tener una economía más robusta. Como indican las estadísticas comparativas de varias ciudades, eso supondría atraer más población cualificada.

Sin embargo, Nueva York es una localidad con mayor nivel de educación que Houston, y los salarios son más altos, pero aun así Houston atrae a mucha más gente. Houston no atrae a gente que podría optar por vivir en San Francisco o Nueva York porque su economía sea más fuerte o su clima sea más agradable que el de esas ciudades. Al fin y al cabo, en Houston hay noventa y ocho días al año en los que la temperatura supera los 32 grados centígrados[72]. Pero dejando a un lado sus achicharrantes veranos, el éxito de Houston se debe a que ofrece un estilo de vida asequible y atractivo a personas de clase media.

Cuesta imaginar un lugar mejor para ser Máster del Universo que Nueva York. Manhattan es un lugar estupendo en el que enriquecerse y donde gastar lo ganado. Con dinero suficiente, se puede vivir en una espaciosa aguilera con vistas a Central Park, hacer las compras en Barney’s, comer en Le Bernardin y enviar a los niños a algunas de las mejores escuelas privadas del mundo. Nueva York también es una ciudad bastante buena para los más pobres, como aquellos inmigrantes que viven abarrotados en pequeños pisos de los distritos más periféricos. El transporte de masas significa que no necesitan tener coches. La ciudad cuenta con unos servicios sociales razonables, y hay muchos empleos de

la categoría más baja en el sector servicios cuyos salarios son mejores que los de Ghana o Guatemala.

Pero ¿qué pasa si uno no es ni socio de Goldman Sachs ni un emigrante pobre? ¿Qué pasa si uno forma parte de una familia estadounidenses media que tiene dos hijos, una titulación que le sitúa en un punto intermedio de la escala estadounidenses de ingresos y aspira a llevar un estilo de vida de clase media? Es revelador pasar revista a las realidades económicas de la vida de una familia de ingresos medios que tiene que decidir entre Nueva York y Houston, así que eso es lo que vamos a hacer durante el siguiente par de páginas.

En 2006, la familia estadounidenses media ingresó unos 60.000 dólares[73]. Lo más probable es que ambos miembros adultos de la misma trabajaran, aunque muchas veces uno de los dos esposos lo haga a tiempo parcial. La mayoría de las personas de ingresos medios trabaja en el sector servicios, ya sea como personal de enfermería, representantes comerciales o gerente de comercios. En el censo del año 2000, el enfermero o enfermera medio ganaba 40.000 dólares en Houston y 50.000 en Nueva York[74]. El gerente minorista medio ganaba 27.800 dólares en Houston y 28.000 en Nueva York[75]. Para la gente que trabaja en industrias menos intensivas en ideas no es tan estimulante económicamente trabajar en Manhattan como para los financieros y editores. Con el fin de reflejar los ingresos más altos de Nueva York, voy a partir del supuesto de que nuestra familia de ingresos medios gana 60.000 dólares en Houston y 70.000 en Nueva York.

¿Qué clase de viviendas se puede comprar con ese dinero en ambos sitios? Según el censo estadounidense, en 2007 en el área de Houston la unidad de vivienda media habitada por sus propietarios costaba unos 120.000 dólares[76]. Más de tres cuartas partes de los hogares de la ciudad estaban valorados por sus residentes en menos de 200.000 dólares[77]. La Asociación Nacional de Agentes Inmobiliarios cifra en 161.000 dólares el

precio medio de una vivienda en Houston vendida durante el primer trimestre de 2009[78]. Cuando me dediqué a hacer búsquedas de viviendas en Internet durante la primavera de 2007, descubrí que en Houston había muchas viviendas relativamente nuevas y que a menudo tenían cuatro o más dormitorios que se vendían por mucho menos de 200.000 dólares. Algunas tienen más de 278 metros cuadrados de espacio habitable y otras piscina. Algunas de ellas se encuentran en urbanizaciones cerradas y casi todas parecen estar en barrios agradables.

Durante los primeros treinta y siete años de mi vida, casi todos los cuales han transcurrido en la Costa Este, me alojé en viviendas mucho menos lujosas de las que se pueden obtener por 160.000 dólares en Houston, y sin embargo pagaba cifras muy superiores a esa. Cuando aseguré mi primera casa en Cambridge, el agente inmobiliario, que era tejano, se rió del precio absurdamente alto que había pagado por una residencia tan modesta. Cuando la vendí, la revista *Boston* publicó una foto de la vivienda como ejemplo de cómo hasta las viviendas mediocres se habían encarecido mucho. En 2006, el censo dio como precio medio de una vivienda en Los Ángeles la cifra de 614.000 dólares, frente a los 496.000 dólares que cuesta de promedio una vivienda en Nueva York[79].

Estas viviendas medias son completamente inasequibles para una familia que tenga unos ingresos de 70.000 dólares de Nueva York. A menos que a esa familia le toque la lotería inmobiliaria y obtenga una vivienda subvencionada, vivir en Manhattan es poco menos que impensable, pero podría adquirir una casa muy agradable con tres dormitorios y dos cuartos de baño en Staten Island por unos 340.000 dólares[80]. Por ejemplo, New Brighton, ciudad natal de Tess McGill, el personaje interpretado por Melanie Griffith en *Armas de mujer,* ofrece varias casas más antiguas por unos 375.000 dólares[81]. Esas casas no contienen la misma gama de electrodomésticos que las

nuevas viviendas de Houston, pero en cambio sí ofrecen unos 185 metros de espacio habitable[82]. Una familia de ingresos medios también podría comprar un piso con dos o tres dormitorios en Queens, pongamos en Howard Beach o Far Rockaway[83].

Si esa familia es capaz de dar una entrada de unos 35.000 dólares, los gastos fundamentales de vivienda anuales, como los pagos de intereses, andarán en torno a los 24.000 dólares en Nueva York (por una vivienda de 340.000 dólares) y en torno a unos 9.700 en Houston (por una vivienda de 160.000 dólares) [84]. Se obtiene una vivienda mucho más grande en Houston y se paga mucho menos por ella. Si hubiera comparado Houston con la costa californiana, la brecha sería de la misma magnitud. Más que cualquier otro elemento, el precio de la vivienda explica por qué Houston atrae tanto a tantos estadounidenses de ingresos medios.

La Constitución tejana de 1876, redactada con la finalidad de rechazar el intervencionismo gubernamental durante la era de la Reconstrucción (1865-1877), prevé varios controles contra cualquier impuesto sobre la renta a nivel de estado. En consecuencia, en Texas no hay ningún impuesto sobre la renta, ni estatal ni municipal. Los residentes de Houston tienen que pagar impuestos sobre la propiedad, que para una vivienda de 160.000 dólares serían del orden de unos 4.800 dólares[85]. En Nueva York, una familia tendría que pagar impuestos locales sobre la propiedad, seguramente del orden de unos 3.400 dólares, además de otros 3.400 dólares en concepto de impuestos sobre la renta estatal y municipal[86]. Por tanto, la diferencia entre los impuestos estatales y locales añade unos 2.000 dólares más a la carga de vivir en Nueva York en lugar de Texas. Estas diferencias fiscales son reales, pero para los estadounidenses de ingresos medios los costes de la vivienda son muchísimo mayores. Después de pagar los impuestos de vivienda, los federales y los locales, a una familia de Houston le

sobran unos 37.000 dólares. A la familia neoyorquina, que empezó con 10.000 dólares más, le queda una cifra que se aproxima más a los 30.000 dólares.

Ahora bien, los tejanos necesitan un coche para cada adulto, ya que no existe otra forma de desplazarse. De media, las familias estadounidenses que ingresan unos 60.000 dólares anuales gastaron hasta 8.500 dólares al año en transportes[87]. Esa cantidad a duras penas podría cubrir el coste de dos coches relativamente baratos, la gasolina y los seguros en Texas. Los neoyorquinos podrían ahorrar renunciando por completo a los coches, pero en Staten Island o en el distante barrio de Queens lo más probable es que quisieran tener un coche para ir de compras y transportar a los niños, al margen de que cogieran transportes públicos o no para acudir al trabajo. Es probable que los neoyorquinos acaben pagando al menos 3.000 dólares menos al año que los tejanos en concepto de transporte.

Los neoyorquinos gastarían menos en desplazamientos, pero esta ventaja financiera se vería contrarrestada por el tiempo que perderían. De acuerdo con los datos del censo más reciente (2008), en Houston el trayecto laboral medio dura 26,4 minutos[88]. En Queens el trayecto laboral medio dura 42,7 minutos[89]. En Staten Island, el trayecto laboral medio dura 42,1 minutos, y viene a ser algo así como una maratón de varias modalidades[90]. Primero hay que ir del domicilio al ferry, ya sea andando o en autobús. El ferry por sí solo dura 25 minutos, pero después hay que llegar al destino final en Manhattan[91]. Un trayecto laboral hasta Wall Street puede durar solo 45 minutos, pero un trayecto laboral hasta Midtown podría durar fácilmente más de una hora. En total, un adulto que trabaje en Manhattan gastará entre 125 y 250 horas extra al año viajando en transporte público. Esa pérdida de tiempo equivale a perder entre tres y siete semanas de trabajo en el transporte.

Los aficionados al transporte público alegarán que este es mucho más agradable que conducir. Puede que a veces sea

cierto, pero un metro de Manhattan hasta los topes puede llegar a parecerse mucho más al infierno que al paraíso. En un coche, el conductor puede controlar la temperatura y escuchar unos CD de Saul Bellow o de Bruce Springsteen con menos ruido de fondo que en el metro. Las investigaciones acerca de los gustos de los consumidores demuestran que a la gente le desagrada más el tiempo que pasa en los transportes públicos que el que pasa conduciendo[92].

Después de los coches, las casas y los impuestos, a los tejanos les quedan 28.500 dólares, pero en Houston estos dólares dan para más. La American Chamber of Commerce Research Association (ACCRA) aporta índices de precios locales para diferentes zonas del país, incluyendo Houston y Queens (pero no Staten Island). Aparte de la vivienda, las mayores diferencias de precios se dan en los alimentos, que según la ACCRA son aproximadamente un 50 por ciento más elevados en Queens que en Houston[93]. Un chuletón con hueso cuesta más de tres dólares más en Queens[94]; el pollo es un 50 por ciento más caro en Queens que en Houston. Si se corrigen estas diferencias en función de los precios, después de los impuestos, la vivienda y el transporte, los ingresos reales de los habitantes de Queens son algo menos de 19.750 dólares[95]. La cifra correspondiente para los habitantes de Houston, que empiezan ganando 10.000 dólares menos, es de 31.250[96]. En dólares reales, la familia de Houston es un 58 por ciento más rica.

¿Y qué decir de servicios públicos como la educación? Los colegios públicos normales, para una familia de Houston y otra de Staten Island, serían bastante equiparables. Si los niños de la familia neoyorquina logran acceder a uno de los colegios públicos estrella de la ciudad, como Stuyvesant, recibirían una educación magnífica de forma gratuita. Pero incluso sin una descendencia genial, el habitante de Houston tiene la opción de pagar un poco más y trasladarse a un distrito escolar ligeramente más caro, como Spring Branch, donde la media de las

puntuaciones SAT fue de 1058 en 2008, lo que supera la puntuación de muchos barrios residenciales de Nueva York[97]. Los neoyorquinos también podrían acceder a mejores colegios mudándose a los barrios residenciales, pero el precio y los gastos de los trayectos laborales serían mucho mayores que los 225.000 dólares que cuesta adquirir una vivienda decente en Spring Branch. En total, los habitantes de Houston están firmemente instalados en la clase media, y les quedará abundante dinero extra para comidas Tex-Mex de primera calidad en Pappasito's y hacer compras en la Galleria. Disponen de opciones escolares decentes y unos trayectos laborales relativamente veloces y cómodos. La familia de Staten Island o Queens se esfuerza por llegar a fin de mes, y todo le recuerda que la vida es una lucha constante. Para millones de estadounidenses, la decisión de mudarse a Houston tiene todo el sentido del mundo desde el punto de vista económico. Si las ciudades caras de las costas estadounidenses quieren competir de forma más eficaz con Texas, entonces van a tener que averiguar cómo volverse más accesibles para la gente corriente. Para la gente de ingresos medios, la mayor ventaja económica de Texas no reside en unos impuestos más reducidos o unos ingresos mayores, sino en viviendas asequibles.

¿POR QUÉ ES TAN BARATA LA VIVIENDA EN LOS ESTADOS DEL SUR Y DEL SUROESTE?

¿Por qué Houston, Atlanta, Dallas y Phoenix son tan baratos en comparación con las ciudades costeras de Estados Unidos? Durante breves fases de exuberancia irracional, los precios de la vivienda pueden llegar a ser casi inescrutables. La estrafalaria duplicación de los precios de la vivienda en Las Vegas que se produjo entre 2002 y 2006, a la que le siguió un colapso de los precios igual de grave, es algo que a este economista le resulta

totalmente incomprensible[98]. Sin embargo, a lo largo de periodos más prolongados, los precios de la vivienda suelen ajustarse a las leyes convencionales de la economía. Dichas leyes pueden llegar a suspenderse brevemente, como sucedió en Las Vegas, pero después se reafirman furiosamente.

Los precios reflejan la interacción de la oferta y la demanda. Los precios elevados, para la vivienda o para cualquier otra cosa, solo pueden perdurar cuando hay mucha demanda y la oferta es limitada. Los precios bajos pueden ser el resultado o de una demanda escasa o de una oferta abundante. La demanda de agua es inmensa, pero los vasos de agua suelen ser gratuitos porque esta abunda mucho. Los horribles dibujos de osos que hago para el público cautivo constituido por mis hijos jamás podrían alcanzar un precio muy alto, por escasa que fuera la oferta. La mala calidad garantiza que la demanda sea escasa y que los precios sean bajos.

La demanda de viviendas en un área metropolitana concreta refleja los salarios que se pagan en esa área y las demás formas de ocio que ofrece la zona. Casi dos terceras partes de las fluctuaciones en los precios metropolitanos se explican por los ingresos per cápita y dos variables de temperatura[99]. Si un área tiene ingresos familiares que son un 1 por ciento más altos, los precios de la vivienda aumentarán de promedio en un 1,35 por ciento. Si un área determinada tiene temperaturas que son cinco grados más calientes en enero, los precios suben en un 3 por ciento. Entre 1980 y 2000, por cada dólar que subieron los ingresos en un área metropolitana determinada, los precios de la vivienda aumentaron en un dólar y veinte centavos[100].

En las zonas caras de las dos costas estadounidenses, existe una fuerte demanda como consecuencia de unos ingresos elevados y unas formas de ocio como los que analizamos en el capítulo 5. El condado de Santa Clara, Silicon Valley, en California, tiene un espléndido clima mediterráneo y unos ingresos que superan en un 60 por ciento la media

estadounidense. El resultado, muy poco sorprendente, es que la gente está dispuesta a pagar mucho por vivir allí[101]. Entre 2005 y 2007, en dicho condado el precio medio de la vivienda llegó a rozar los 800.000 dólares, más de cuatro veces la media norteamericana[102]. Desde entonces los precios han caído, pero, según datos recientes de venta, durante el segundo trimestre de 2009 el área metropolitana de San José, que abarca al condado de Santa Clara, siguió siendo el sitio más caro de Estados Unidos[103].

Sin embargo, los altos precios de Santa Clara se deben a algo más que a un clima templado y altos ingresos. Durante los ocho años que transcurrieron entre 2001 y 2008, en Santa Clara solo se autorizó la construcción de unas 16.000 viviendas unifamiliares nuevas, o lo que es lo mismo, una vivienda nueva por cada veinte hectáreas de terreno[104]. A pesar del *boom* de la demanda, las existencias de viviendas unifamiliares en la zona aumentaron en menos de un 5 por ciento, menos de un tercio de la media de construcción estadounidense a lo largo de ese periodo[105]. Si con Silicon Valley se hubieran construido 200.000 viviendas más a lo largo de esos ocho años, las estadísticas de vivienda normales inducen a pensar que el precio de la vivienda sería en torno a un 40 por ciento más barato, a pesar del buen clima y los altos ingresos[106].

Entre 2001 y 2008, en el condado de Harris, Texas, que incluye a Houston, se autorizó la construcción de más de 200.000 viviendas unifamiliares, es decir, prácticamente una vivienda nueva por cada dos hectáreas[107]. La abundancia de construcciones ayuda a explicar por qué Houston resulta tan asequible. Desde luego, una vivienda en Houston nunca será tan cara como en Silicon Valley, al menos mientras los californianos sigan ganando más y gocen de veranos agradables. Ahora bien, la economía de Houston tiene una solidez mucho mayor que la mayoría de economías del «cinturón de óxido», y parece que son muchos los estadounidenses que prefieren los climas cálidos y

húmedos al frío del Medio Oeste. Hay mucha gente que querría vivir en Houston, y sin embargo los precios se mantienen bajos porque es muy fácil edificar.

No todas las ciudades que tienen precios bajos siguen así gracias a la abundancia de construcciones nuevas. La combinación del colapso económico y el clima frío limita la demanda de vivienda en Detroit, y ese es el motivo de que allí los precios sean tan bajos. Los ingresos medios de una familia de Detroit son inferiores en un 48 por ciento a la norma estadounidense, y la vivienda media está valorada en unos 90.000 dólares, la mitad de la media estadounidense[108]. Debido a sus gélidos inviernos, en Detroit los precios son aún más bajos de lo que cabría deducir a partir de los ingresos del área en la que se encuentra. Es más, en Detroit los precios de la vivienda están por debajo del coste de la construcción de viviendas nuevas, lo que garantiza que seguirá sin haber prácticamente actividad constructora privada y, en consecuencia, una pérdida constante de población. Cuando los precios no son lo suficientemente altos para que se siga construyendo, no habrá nuevas viviendas ni se verán muchas caras nuevas. En ciudades como Detroit, se nota que los precios no suben debido a la escasez de la demanda, porque también hay muy poca actividad constructora en la ciudad. En ciudades como Houston, se nota que los precios no suben porque la demanda sea escasa, sino como consecuencia de la abundancia de la oferta, precisamente porque en la ciudad hay mucha actividad constructora.

La abundancia de viviendas no solo hace descender los precios; también reduce las fluctuaciones de los mismos, como aquellas que hace poco convulsionaron la economía estadounidense. Entre mayo de 2002 y mayo de 2006, durante el pico de la reciente burbuja, en Estados Unidos los precios de la vivienda aumentaron en un 64 por ciento según los datos sobre el precio de la vivienda de Case-Shiller, que corresponde a

veinte grandes áreas metropolitanas y que, al tener en cuenta las ventas repetidas de las mismas viviendas, trata de eliminar el impacto de los cambios en la calidad de la vivienda[109]. Esos datos excluyen a Houston pero incluyen a Dallas, cuyo mercado de la vivienda es parecido. En Dallas, los precios de la vivienda subieron en solo un 8 por ciento durante los cuatro años del *boom,* es decir, a un ritmo inferior al de la inflación[110]. Durante los tres años posteriores al pico de la burbuja, en general los precios bajaron en una media del 32 por ciento, pero en Dallas solo cayeron en un 5,5 por ciento[111]. A medida que en Estados Unidos los precios caían en picado, los datos de la Asociación Nacional de Agentes Inmobiliarios muestran que los precios han permanecido asombrosamente constantes. El precio medio de venta fue de 152.500 dólares en 2007, de 151.600 en 2008 y de 153.100 en 2009[112].

En Houston los precios se mantuvieron constantes a pesar de la extrema volatilidad del mercado de la vivienda a escala internacional, porque la actividad constructora respondió a una demanda cambiante. En 2006, durante el punto álgido del *boom,* en el condado de Harris se autorizó la construcción de más de 30.000 unidades de vivienda, lo que ayudó a mantener bajos los precios. En 2008, la construcción se había reducido a la mitad, lo que amortiguó la caída[113].

Una oferta de vivienda elástica suele limitar las burbujas de precios. Entre 1996 y 2006, de promedio, los precios reales aumentaron en una media de un 94 por ciento en veintiséis ciudades de Estados Unidos en las que es más complicado construir, pero solo en un 28 por ciento en las veintiocho ciudades en las que existen menos limitaciones sobre la oferta[114]. Durante el *boom* de la década de 1980, los precios inmobiliarios subieron en un 29 por ciento en las áreas en las que había restricciones sobre la oferta, pero solo en un 3 por ciento en las ciudades elásticas[115]. Una oferta de vivienda flexible no es el antídoto perfecto para la locura compradora; en

Phoenix y Las Vegas existen pocas barreras a la construcción, pero estas ciudades experimentaron fluctuaciones de precios extremadamente amplias y dolorosas. Sin embargo, una oferta elástica hace menos probable que se produzcan esa clase de episodios.

Los constructores de Texas pueden ofrecer tantas viviendas nuevas y baratas porque en Houston el coste físico de construir una vivienda media es de unos 800 dólares por metro cuadrado[116]. ¿Por qué debería costar una vivienda, en Houston o en cualquier otra parte donde haya terreno abundante, mucho más que el coste de su construcción? Juntos, Texas y California tienen tanto espacio que, si todos los habitantes del mundo vivieran en esos dos estados, cada persona dispondría para sí de más de 148 metros cuadrados[117]. La abundancia de terreno que hay en Estados Unidos ha supuesto que, en gran parte del país, el coste de las viviendas no suela superar los costes de construcción en más de un 25 por ciento.

Sin embargo, en gran parte de las áreas costeras de Estados Unidos los precios de la vivienda superan de forma espectacular los costes de construcción[118]. En Los Ángeles, los costes de construcción son un 25 por ciento más altos que en Houston, pero la vivienda es un 350 por ciento más cara en Los Ángeles[119]. Es más complicado comparar Houston con Manhattan porque es muchísimo más caro edificar hacia arriba que hacia fuera. La culpa de que los precios sean tan altos en las zonas costeras de Estados Unidos es de algo más que de los costes de construcción.

La forma más sencilla de explicar los elevados precios de las áreas costeras de Estados Unidos es que el terreno escasea y por tanto es más caro. En Manhattan el terreno no abunda mucho, motivo por el que la gente soporta los costes de construir hacia arriba. Ahora bien, para añadir una planta más a un edificio de gran altura no hace falta más terreno, así que la falta de terreno no sirve para explicar por qué en Manhattan los precios superan

de forma tan holgada el coste de añadir una planta suplementaria. Es más, en zonas residenciales caras, como el condado de Santa Clara y el de Westchester en Nueva York, hay más terreno por familia que en Houston. En el condado de Harris, en Texas, hay 1,4 personas por hectárea[120]. Las cifras equivalentes para los condados de Westchester y Santa Clara son 1,3 y 0,8 personas por hectárea respectivamente. En esas localidades hay terreno de sobra, solo que no está disponible para edificar.

No todos los terrenos son iguales. Es fácil construir en terreno llano, mientras que las colinas son un problema. Las investigaciones de Albert Saiz sobre la topografía local han demostrado que las barreras naturales a la construcción, como las montañas y el agua, ayudan a explicar las diferencias en la oferta de vivienda entre distintas áreas metropolitanas[121]. Houston es una llanura, y la mayor parte del condado de Westchester también, pero gran parte de Silicon Valley es mucho más vertical. Ahora bien, pese a que el 60 por ciento del condado de Santa Clara sea demasiado accidentado para edificar, solo hay dos personas y 0,8 viviendas en cada hectárea de terreno restante, y eso mal puede considerarse como un caso de sobrepoblación.

En el condado de Santa Clara y a lo largo de gran parte de la costa de Estados Unidos hay penuria de terreno, pero esa penuria se debe a las normativas, no a la naturaleza. Yo he tratado de medir el efecto de las normativas que regulan la utilización del suelo en el área metropolitana de Boston, junto con Bryce Ward y Jenny Schuetz. De un total de 187 ciudades y pueblos, la mayoría tenía unos tamaños de parcela mínimos que superaban las 0,13 hectáreas. En la mayoría de estas localidades, menos del 10 por ciento de los terrenos podía utilizarse para construir urbanizaciones de viviendas adosadas[122].

Durante los treinta últimos años, los ayuntamientos de Massachusetts han impuesto unas reglas cada vez más estrictas

que obstaculizan las nuevas construcciones y subdivisiones. Uno de esos municipios ha prohibido construir en cualquier parte donde haya un «charco exageradamente grande». Proteger los humedales es importante, pero llevado a ese extremo el ecologismo se convierte en mero NIMBYismo, la oposición irracional a cualquier construcción cerca de donde viva uno.

En Massachusetts, cuantas más restricciones haya sobre el empleo del suelo, menos edificaciones nuevas habrá. Cada regla extra está asociada a aproximadamente un 10 por ciento menos de actividad constructora. Entre 1980 y 2002, en todas las zonas urbanas del país un aumento mínimo en el tamaño de las parcelas de 0,1 hectáreas estuvo ligado a una caída en un 10 por ciento en la actividad constructora, lo cual no debería sorprender a nadie. La cantidad de terreno disponible está fijada. Si se exige más terreno por vivienda, el resultado serán menos viviendas y unos precios más altos. Un aumento de 0,1 hectáreas en el tamaño mínimo de las parcelas viene acompañado por un aumento del 4 por ciento en los precios. Igualmente, en California los controles sobre el crecimiento han reducido el número de edificaciones nuevas y han hecho subir los precios. Es más, la misma pauta es aplicable al país en su conjunto. En las prohibitivas regiones costeras de Estados Unidos, la oferta de vivienda no está limitada por penuria de terreno alguna, sino por políticas públicas que obstaculizan la edificación.

Por el contrario, Houston siempre ha alentado la construcción. La ciudad fue fundada por dos promotores inmobiliarios del norte del estado de Nueva York[123] que prometieron a los colonos en potencia agua fresca y tonificantes brisas marinas[124]. Durante los siguientes 150 años, los intereses empresariales locales, encabezados por la Cámara de Comercio de Houston, han convencido y empujado a Houston para que se convirtiera en el siguiente gigante urbano. Por encima de todo, los líderes de la ciudad se han asegurado de que

nada obstaculice la realización de nuevas construcciones. Houston es única entre todas las ciudades estadounidenses por carecer de un código de zonificación urbana. Más que en cualquier otra parte, los promotores inmobiliarios de Houston han argumentado convincentemente que las restricciones al desarrollo convertirán la ciudad en un lugar menos asequible para los más pobres. Se trata de argumentos claramente interesados, pero no por ello menos válidos. A la hora de proporcionar viviendas asequibles, la maquinaria del crecimiento de Houston, libre y espontánea, ha obtenido mejores resultados que todos los reformadores progresistas de ambas costas del país.

A comienzos de la década de 1920, Nueva York también era un paraíso para los constructores, y, como consecuencia, las viviendas siguieron siendo asequibles. Durante los años de posguerra, Nueva York restringió cada vez más la actividad constructora y trató de compensar la falta de oferta privada a través del control de los alquileres y las políticas de vivienda pública. Esa estrategia fracasó rotundamente, como lo ha hecho en toda Europa. Dar rienda suelta a los promotores inmobiliarios es la única forma de ofrecer viviendas baratas de forma masiva.

Levittown, The Woodlands y cientos de otras grandes urbanizaciones pudieron construirse de forma tan barata porque se edificaron a una escala masiva. La producción en masa ha puesto al alcance de todo el mundo la ropa y los automóviles, y tiene el mismo efecto sobre el mercado de la vivienda. Ciudades como Nueva York y San Francisco, que dicen dar prioridad a la oferta de viviendas de bajo precio para los pobres, acostumbran a ser poco asequibles. Texas, que nunca ha dado muestras del menor compromiso con la construcción de vivienda social, es líder nacional en la construcción de viviendas baratas. Si las ciudades más antiguas con precios elevados van a competir con la capital tejana, tendrán que actuar de una forma más parecida

a ella y permitir que se construya más.

¿Qué tiene de malo la dispersión?

Durante el siglo XIX, la economía impulsó el crecimiento de las ciudades estadounidenses. La gente se mudaba a ciudades que, como Chicago, eran motores del desarrollo económico. En el siglo XX, una población cada vez más próspera empezó a basar sus decisiones teniendo en cuenta no solo los salarios sino también la calidad de vida. En sus orígenes, el crecimiento de Los Ángeles se basó no solo en sus pozos petrolíferos y sus puertos, sino también en el atractivo que ejercía su clima sobre granjeros del Medio Oeste que estaban a punto de jubilarse o escritores inquietos como L. Frank Baum y Edgar Rice Burroughs. Cuando la gente se muda a ciudades más productivas, el país en conjunto se vuelve más efervescente económicamente. Cuando la gente se traslada a lugares agradables, disfruta más de la vida, y cuando se traslada a climas más templados, consume menos energía.

Sin embargo, a finales del siglo XX, las políticas públicas, tanto nacionales como locales, comenzaron a desempeñar un papel enorme en el cambio urbano. Como ya hemos visto, las ciudades estadounidenses que están creciendo con mayor rapidez (Atlanta, Dallas, Houston y Phoenix) lo están haciendo no porque ofrezcan salarios más elevados y un clima más templado, sino porque sus gobiernos son más proclives a las nuevas urbanizaciones que comunidades más antiguas de California y el noreste. El panorama futuro de Estados Unidos está siendo determinado por los caprichos de las juntas urbanísticas locales, que no quieren que en sus comunidades, agradables y muy productivas, viva más gente.

Un conjunto de políticas diferentes ha desempeñado un papel

igualmente importante pero en gran medida oculto, y ha animado a la gente a mudarse a los barrios residenciales. Yo soy lo bastante raro como para ser siempre muy cauteloso cuando se trata de utilizar mi propia vida para inferir cualquier cosa relativa a la de cualquier otra persona, pero mi decisión de trasladarme a un barrio residencial fue de lo más convencional, y estuvo animada fundamentalmente por factores muy vulgares. Al principio de este capítulo, enumeré los motivos que me condujeron allí: espacio habitable, hierba blandita para bebés propensos a caerse, el deseo de diversificar mi vida poniendo mayor distancia entre mi persona y mi lugar de trabajo, un trayecto laboral rápido y una enseñanza de calidad. De estos cinco factores, solo dos, la hierba y la distancia de Harvard, son independientes de las políticas públicas.

Mi esposa y yo estábamos bastante seguros de que queríamos vivir en algún lugar donde pudiéramos salir a comer de forma anónima, pero eso no suponía forzosamente vivir en un barrio residencial. Podríamos habernos mudado a Boston, que es una ciudad encantadora y agradable. Uno de los factores que militaba en contra de esa posibilidad era que un trayecto laboral de ocho kilómetros desde un piso urbano situado del otro lado del río Charles no habría sido más rápido que veinticuatro kilómetros en coche desde los suburbios. Si salgo de casa lo bastante temprano, hacer ese trayecto me cuesta menos de 25 minutos, gracias a un sistema de autopistas interestatales generosamente subvencionado por el gobierno federal. El trayecto en sí transcurre en una autopista financiada gracias a los peajes, pero cuando voy al aeropuerto, dependo de una extensión reciente y cara financiada en buena medida por la generosidad estatal y federal. Como iniciativa de política pública, sigo siendo escéptico ante los 15.000 millones de dólares invertidos en el Big Dig, pero si no lo utilizara cuando voy en coche al aeropuerto de Logan sería tonto[125]. Mi trayecto laboral también es barato porque, a diferencia de sus

homólogos europeos, los gobiernos estadounidenses han decidido no gravar tanto la gasolina.

Otro factor que nos empujó hacia los barrios residenciales fue el coste del espacio. Cambridge impone fuertes restricciones a los nuevos proyectos de construcción, y eso contribuye a mantener elevados los precios, pero en el barrio residencial donde vivo los precios también son artificialmente elevados como consecuencia de las draconianas limitaciones sobre la actividad constructora. En este caso, la gran diferencia entre la ciudad y las áreas residenciales es que el gobierno federal subvenciona mucho la adquisición de viviendas permitiéndome deducir intereses de mi hipoteca. Esa subvención hace que ser propietario sea más barato que alquilar, y fomentar la propiedad de la vivienda significa ir en contra de la ciudad.

El largo y apasionado romance entre los políticos de este país y la propiedad de la vivienda es una maldición para las ciudades que son las locomotoras de la economía estadounidense. Más del 85 por ciento de la gente que vive en casas multifamiliares alquila sus viviendas. Más del 85 por ciento de las personas que viven en casas adosadas unifamiliares son propietarias de sus viviendas[126]. No se trata de ningún artificio estadístico. Es lógico que haya un techo por propietario. Cuando la gente alquila viviendas unifamiliares suelen cuidarlas poco. Las viviendas se deprecian en un 15 por ciento más al año si están habitadas por arrendatarios que si están habitadas por propietarios, que se esfuerzan mucho por cuidar de sus activos[127]. En las viviendas multifamiliares, por el contrario, la dispersión de la propiedad es un gran quebradero de cabeza. Basta con pensar en las batallas que enturbian las juntas de las cooperativas. Dado que las ciudades densas están llenas de edificios en los que hay muchas unidades de vivienda, también están llenas de arrendatarios. En Manhattan, el 76 por ciento de las viviendas son de alquiler[128]. Cuando el gobierno federal incita a la gente a comprar sus viviendas, también está

animando implícitamente a la gente a abandonar la densidad de la ciudad.

Quizá el factor más importante que incita a la gente a trasladarse a las áreas residenciales sea nuestro sistema escolar. Las grandes ciudades atraen a los pobres por muchas y buenas razones, pero educar a la descendencia de padres pobres somete a los sistemas escolares urbanos a grandes tensiones. Los alumnos de las escuelas de las grandes ciudades tienden a obtener unas puntuaciones mucho más bajas en los exámenes a pesar de que dichas escuelas inviertan tanto dinero o más por alumno que muchos distritos escolares de los barrios residenciales[129]. No hay ningún motivo por el que no pueda haber excelentes escuelas en las grandes ciudades. En París están algunos de los mejores institutos de enseñanza media del mundo, y en muchas ciudades estadounidenses hay estupendos colegios privados y escuelas públicas de formación especializada. Las mismas fuerzas de la competencia y la densidad que hacen de las ciudades grandes lugares idóneos para albergar excelentes restaurantes también podrían convertirlas en lugares idóneos para la enseñanza.

Sin embargo, y en lo fundamental, el sistema de educación pública estadounidense establece un cuasimonopolio de la enseñanza en las ciudades centrales. Como es natural, un monopolio público que a duras penas logra ofrecerle lo más elemental a cientos de miles de niños de extracción menos afortunada también tendrá problemas para ofrecerles una educación de primera calidad a los padres de clase media-alta, al menos comparado con un barrio residencial homogéneo lleno de habitantes de clase media-alta. El sistema estadounidense de enseñanza pública, que obliga a la gente a mudarse para poder acceder a mejores colegios, ha sido otra maldición innecesaria para las ciudades.

Como antes indiqué, este problema podría aliviarse mediante un escoramiento hacia la izquierda o hacia la derecha. Si Estados

Unidos emulase a Francia y adoptara una enseñanza de calidad financiada por el Estado, habría menos motivos para abandonar las áreas urbanas. Si Estados Unidos adoptara un programa de bonos a gran escala en función del cual los padres pudieran enviar a sus hijos a un colegio en cualquier parte, la competencia urbana garantizaría que las ciudades mejoraran la calidad de sus colegios, y los habitantes de las urbes siempre podrían enviar a sus hijos a escuelas de los barrios residenciales. El sistema actual no deja de tener sus virtudes: el control local sobre los distritos escolares pequeños puede proporcionar a los niños de esos colegios una educación de gran calidad. Ahora bien, para las ciudades ha sido un desastre.

Los barrios residenciales no son intrínsecamente malos, y Houston tiene muchas cosas buenas. Mucha gente considera que la dispersión urbana del Sunbelt es algo lógico. Sin embargo, el tipo de dispersión que simboliza Houston ha sido alentado por políticas públicas erróneas. Los defectos del crecimiento de Houston no residen en el área en que se encuentra sino en otra parte, en unas ciudades más productivas y de clima más templado que han aprobado normativas para poner obstáculos a la edificación y hacer de la vivienda algo inasequible. No tiene ningún sentido echarle la culpa a los barrios residenciales o a sus habitantes. La culpa la tienen nuestras políticas y normativas, que han generado incentivos que obligan a muchos estadounidenses a abandonar las ciudades.

El hecho de que el universo de los barrios residenciales siga estando artificialmente estimulado por unas políticas erróneas debería resultar esperanzador para los urbanistas ansiosos. Estas políticas no tienen por qué ser permanentes. En 2005, una comisión de reforma fiscal, nombrada por un presidente tejano y republicano que alababa reiteradamente la sociedad de los propietarios, abogó por disminuir la cuantía de las deducciones de intereses hipotecarios[130]. Si las políticas federales de

vivienda se vuelven menos antiurbanas, entonces nuestras grandes ciudades volverán a ser más atractivas.

Es más, si Estados Unidos continúa creciendo, muchos de los beneficios de la vida en los barrios residenciales perderán importancia. La capacidad de trasladarse rápidamente al trabajo gracias a autopistas inmensas y despejadas es un plus para mucha gente, pero a medida que la dispersión siga creciendo, esas autopistas estarán cada vez más congestionadas. Ya hemos visto a gente que valora mucho su regreso a zonas céntricas antes deprimidas, como Tribeca, para poder gozar de los beneficios de acudir al trabajo a pie.

Hoy en día los colegios de los barrios residenciales suelen ser mejores que sus homólogos de las grandes ciudades, pero no existe ninguna ley inmutable por la que eso tenga que ser forzosamente así. Unos colegios urbanos bien administrados que aprovecharan el capital humano de las ciudades y de la competencia pueden (y a veces así lo hacen) superar a los barrios residenciales. En tiempos parecía que las grandes ciudades siempre serían sinónimos de delincuencia, pero ese ya no es el caso. Sin duda, podría llegar un momento en que mucha gente considerara las ciudades como los mejores lugares en los que educar a sus hijos.

Acabar con las políticas erróneas que perjudican a nuestras ciudades sería sensato, porque la dispersión urbana no solo tiene unos beneficios: también acarrea costes. Como la mayoría de las urbes en expansión, los barrios residenciales periféricos tienen que lidiar con problemas de agua, de sanidad y de congestión. Quizá la mayor cuestión económica sea saber si los enclaves de oficinas de los barrios periféricos son capaces de generar los mismos estímulos intelectuales que los tradicionales cascos urbanos. En esas áreas se producen muchas menos interacciones al azar, y a menudo se concentran en una rama particular de la industria, lo que reduce las posibilidades de que se produzcan innovaciones como fruto de la interacción de personas que

trabajan en industrias diferentes.

Lo más preocupante de todo es la perspectiva de que el mundo en vías de desarrollo adopte el estilo de vida basado en el automóvil que reina en gran parte de Estados Unidos. Pocas ciudades son tan inmensas como São Paulo, que está plagada de núcleos de rascacielos separados entre sí que se abren en abanico desde el centro de la ciudad. La región urbana se extiende durante kilómetros y kilómetros. Gran parte de los suburbios de São Paulo están constituidos por los tradicionales asentamientos de pobres del mundo en vías de desarrollo, cuyos habitantes utilizan el transporte público para acudir al trabajo y viven en pequeñas viviendas que en Estados Unidos o en Europa se considerarían de calidad inferior. Ahora bien, también existen muchos enclaves de mayor nivel económico que recuerdan a los barrios residenciales de Houston. En Bangalore, Bombay, El Cairo, México D. F., y casi cualquier otra ciudad del mundo que esté creciendo pueden encontrarse lugares semejantes.

Si el planeta entero empieza a parecerse a Houston, el impacto medioambiental del carbono planetario se disparará. Por sensata que sea la lógica suburbana que rige las vidas de los residentes de Houston, se encuentran entre los mayores emisores de carbono del país. Tantos días de 32 grados centígrados y tanta humedad convierten a Houston en una voraz consumidora de electricidad. Tanta conducción consume mucha gasolina. En la India y en China el proceso de urbanización es imparable, y eso es bueno: la pobreza rural no tiene futuro. Sin embargo, sería mucho mejor para el planeta que la población urbanizada viviera en ciudades densas construidas en torno al ascensor que en áreas en expansión descontrolada construidas en torno al automóvil.

CAPÍTULO 8

¿HAY ALGO MÁS VERDE QUE EL ASFALTO?

Un hermoso día de abril de 1844, dos jóvenes salieron a dar un paseo por el bosque bordeando el río Concord. Dado que últimamente no había llovido demasiado, las aguas del río no tenían excesiva profundidad, y pudieron «procurarse alimentos del caudal, igual que los indios»[1]. Utilizando una cerilla que les había proporcionado un zapatero, prepararon una hoguera dentro de un tocón de pino junto a la laguna de Fair Haven. Los dos intrépidos exploradores tenían hambre y tenían intención de preparar una sopa de pescado.

La misma escasez de lluvia que facilitaba la pesca había dejado seca e inflamable la hierba que rodeaba su «área de cocina». El viento propagó el fuego a la hierba y «como todo lo que les rodeaba era tan combustible como un brulote, las llamas se extendieron con rapidez, y pasaron horas antes de que pudiera ser extinguido»[2]. Uno de ellos acudió a la ciudad para dar la voz de alarma, pero fue imposible detener el fuego. Más de 120 hectáreas de bosque fueron arrasadas por las llamas que encendieron ese día aquel par de excursionistas.

El Oso Smokey(14) podría haber utilizado esta historia para enseñarles a los niños los riesgos de los incendios forestales, pero al menos uno de los dos culpables negó categóricamente su

responsabilidad. Escribió: «He incendiado el bosque, pero no he cometido mal alguno en él; es como si hubiera sido culpa de un rayo»[3]. Los demás habitantes de Concord se mostraron menos indulgentes, y, como es natural, vieron con malos ojos aquel incendio provocado, a pesar de que hubiera sido provocado de forma involuntaria. Calificaron al joven incendiario de «maldito granuja» y «cabeza hueca»[4]. El texto del *Concord Freeman* hace pensar en un habitante decimonónico de Nueva Inglaterra ofreciendo una versión moralizante del discurso de Smokey: «Es de esperar que quienes visiten los bosques con afán de esparcimiento tengan presente esta desdichada consecuencia de una conducta negligente».

Aquel impenitente incendiario no era otro que Henry David Thoreau, un licenciado de Harvard un tanto subempleado que andando el tiempo se convertiría en el santo patrón del ecologismo. El *Walden* de Thoreau es uno de esos raros libros cuya influencia no ha hecho sino aumentar con el paso del tiempo. Mientras vivió, su diario, que ofrecía una descripción de dos años de vida en solitario, recibió escasa atención. Sin embargo, durante el siglo XX, se convirtió en un superventas mundial leído por millones de personas y recitado por profesores de instituto con inclinaciones ecologistas en todo el planeta.

Thoreau adoraba el bosque, pero también formaba parte de una cadena urbana de intelectuales. Había sido educado en el ambiente enrarecido del Harvard decimonónico. Más importante, formaba parte de un grupo de mentes extraordinarias agrupadas en torno a Ralph Waldo Emerson en Concord, una localidad llena de pensadores creativos. Emerson congregó y en ocasiones subvencionó a espíritus brillantes, entre ellos a Herman Melville, Nathaniel Hawthorne, Margaret Fuller, Bronson Alcott, Louisa May Alcott y Thoreau.

Este último fue miembro del grupo trascendentalista de Emerson, pero alabó las virtudes del aislamiento rural frente a la

interacción urbana. En su prólogo a *Walden,* Emerson describió a Thoreau como sigue: «Fue un iconoclasta en literatura, y pese a tener una gran deuda con ellos rara vez agradecía a los colegas los servicios que le rendían, y les tenía en poca estima»[5]. ¿Habría sido Thoreau capaz de escribir tan bien acerca de la vida en solitario de no haber entrado en contacto con tanta gente inteligente en las ciudades? Y, sin embargo, las elocuentes cadencias de *Walden* predican las virtudes de la soledad silvestre. Del mismo modo que Thoreau y sus discípulos rara vez señalaron las virtudes de las ciudades, también mostraron escasa empatía por las advertencias del *Concord Freeman* contra el esparcimiento rural.

El paseo de Thoreau por los bosques hizo mucho más por su alma que por los bosques, y, en lo que a mí se refiere, trasladarme al mundo rural no ha hecho otra cosa que perjudicar el medio ambiente. He pasado de ser un consumidor de energía urbano relativamente parsimonioso a emitir cantidades inmensas de carbono. Mientras que era fácil calentar mi compacta vivienda urbana, para calentar mi actual casa llena de corrrientes de tal manera que pueda soportar los rigores de un invierno de Nueva Inglaterra hacen falta cientos de litros de combustible. Mis modestos esfuerzos por reducir mi consumo energético han hecho que mi madre me acuse de tratar de congelar a mis hijos. Yo digo que imprime carácter. Entre la luz, el aire acondicionado y los electrodomésticos, mi factura de electricidad se ha triplicado. Por supuesto, como la mayor parte de la Norteamérica no urbana, también me he vuelto dependiente del automóvil, y consumo aproximadamente 3,7 litros de gasolina cada vez que acudo a una gran superficie comercial. Todo esto es bastante absurdo para alguien que, habiendo nacido en la ciudad, no aprendió a conducir hasta que fue a la universidad.

Esta historia, como la de Thoreau, pretende dejar una cosa sentada: las ciudades son mucho mejores para el medio

ambiente que vivir en el campo. Puede que residir en el bosque sea una buena forma de demostrar el amor que uno siente por la naturaleza, pero en realidad es mucho menos perjudicial para el medio ambiente vivir en una jungla de asfalto. Los seres humanos somos una especie destructiva incluso cuando, como Thoreau, intentamos no serlo. Quemamos bosques y petróleo e inevitablemente dañamos los paisajes que nos rodean. Si amas la naturaleza, aléjate de ella.

En la década de 1970, Jane Jacobs sostuvo que podríamos minimizar los daños que causamos al medio ambiente agrupándonos en edificios muy altos y acudiendo al trabajo a pie, y su argumento ha sido desarrollado elocuentemente por David Owen en *Green Metropolis*[6]. Maximizamos los daños cuando insistimos en vivir rodeados de praderas. Una densidad menor se traduce inevitablemente en más tráfico y eso requiere consumir energía. Si bien es indudable que unos espacios habitables más grandes tienen sus ventajas, las grandes viviendas de las áreas residenciales también consumen mucha más energía.

Sigue habiendo mucho debate acerca de la relación entre los gases producidos por el efecto invernadero y el calentamiento global, y existe mucha incertidumbre acerca de los efectos de este último sobre el planeta. Yo no soy climatólogo, y poco tengo que añadir a esos polémicos debates. No obstante, incluso quienes dudan de que los seres humanos sean responsables de gran parte de los recientes incrementos en la temperatura del planeta deberían reconocer que existen riesgos medioambientales asociados a los incrementos masivos en la cantidad de carbono que emitimos.

Todo aquel que crea que el calentamiento global es un peligro real debería tener presente que la densidad de la vida urbana forma parte de la solución. A lo largo de los próximos cincuenta años, China y la India dejarán de ser países rurales pobres, y eso es bueno. Al igual que Estados Unidos y Europa, pasarán de la agricultura y la ganadería a la vida urbana. Si miles

de millones de chinos e indios insisten en trasladarse a frondosos barrios residenciales con sus grandes viviendas y los coches que suponen esas viviendas, entonces las emisiones de carbono del planeta aumentarán a un ritmo vertiginoso. Por lo visto, algunos ecologistas quieren que dichos países sigan siendo rurales. Menos mal que eso no es una opción viable. Eso supondría tener que seguir soportando la miseria y las maldiciones que conlleva. La cuestión decisiva es saber si, cuando Asia se desarrolle, se convertirá en un continente de conductores suburbanos o de usuarios urbanos del transporte público.

Los ecologistas pueden defender una vida más verde en ciudades densas, pero para hacerlo tienen que renunciar a su antipatía por el hormigón. Hoy en día, las familias ecológicas crían a sus hijos leyéndoles *The Lorax,* la fábula del doctor Seuss sobre una ciudad insensible que destruye un paisaje que en otro tiempo fue hermoso[7]. Los verdaderos ecologistas deberían arrojar sus ejemplares de este libro a la papelera de reciclado y denunciar la falacia del *Lorax*, a saber, que las ciudades son perjudiciales para el medio ambiente. Los pioneros de los rascacielos, como William Le Baron Jenney y A. E. Lefcourt, constituyen mejores guías para acceder a un futuro más verde que Henry David Thoreau.

El sueño de la vida en el jardín

Por supuesto, sería injusto señalar con el dedo exclusivamente a Thoreau por promover la vida de baja densidad. Durante milenios ha habido autores que han cantado las virtudes del retorno a la naturaleza, cosa que en realidad tenía cierta lógica antes de que las ciudades pudieran disponer de agua limpia. El poeta clásico Horacio, que abandonó la granja de su padre para estudiar en Atenas y en Roma, escribió: «Todo el coro de

escritores detesta la ciudad como un solo hombre y añora el sagrado olivar»[8]. A comienzos del siglo XIX, los ancestrales placeres de la vida rural inglesa se vieron bendecidos por uno de los mejores equipos de relaciones públicas de todos los tiempos. Wordsworth, Coleridge, Keats, Shelley y otros poetas románticos alabaron sin cesar la magnificencia del mundo rural[9].

Aquellos poetas reaccionaron ante la primera eclosión de la urbanización industrial. Es muy comprensible que consideraran más poético el otoño o el viento de poniente que una fábrica textil. Byron fue uno de los pocos defensores de los luditas que hubo en la Cámara de los Lores. En cierto sentido, los años que pasó Thoreau en Walden no fueron sino una versión más extrema de la vida de Wordsworth en el distrito de los Grandes Lagos. Es más, ninguno de los dos hizo mal en volverle la espalda a las epidemias y al desorden de las ciudades decimonónicas, donde con harta frecuencia la vida era desagradable, brutal y breve.

El amor de los románticos por la naturaleza se extendió a las artes, más prácticas, de la arquitectura y el urbanismo. John Ruskin se crió en el Londres decimonónico, pero, en tanto crítico de arte, exhortó a los pintores a «acudir a la naturaleza con toda la determinación de su corazón… sin rechazar ni escoger nada»[10]. Detestaba la estandarización inherente tanto a la industrialización como a las formas de arte clásicas, y rindió culto a los caprichos de la naturaleza y de las estructuras góticas. Ruskin también fue uno de los primeros defensores del urbanismo[11]. Insistió en que pudiera accederse «en pocos minutos de paseo desde cualquier parte de la ciudad al aire fresco y a la hierba, así como al espectáculo de lejanos horizontes»[12]. Tenía en mente una ciudad compacta y amurallada, rodeada por «un cinturón de bellos jardines y huertos»[13]. El mensaje de Ruskin fue metamorfoseado ligeramente al otro lado del Atlántico, ya que Peter B. Wight,

que ayudó a hacer posibles los rascacielos en Estados Unidos, comenzó su carrera siendo uno de los apóstoles norteamericanos más fervientes de Ruskin.

Disfrutar de la naturaleza es poco menos que un lujo, y quizá eso explique por qué el ecologismo se ha ido haciendo más fuerte a medida que la humanidad ha ido prosperando. A la gente hambrienta puede asustarle la perspectiva de renunciar a una comida decente a cambio del «espectáculo de lejanos horizontes»[14]. Los granjeros pobres que acudieron a las fábricas de Manchester abandonaban de buen grado la naturaleza con el fin de traer pan a casa. No obstante, a medida que, a lo largo del siglo XIX, el mundo fue prosperando, un sector cada vez más amplio de la población comenzó a anhelar un poquito de verdor que acompañara a la densidad urbana. Los espacios abiertos ofrecían la posibilidad de huir temporalmente del aire y el agua viciados de las primeras ciudades industriales.

Históricamente, los ricos lograron combinar la ciudad y el campo mediante el expediente de tener dos lugares de residencia. Los meses de invierno los pasaban en la ciudad. Durante el calor del verano, cuando las enfermedades se difundían de forma más virulenta, la gente más próspera abandonaba la ciudad y se refugiaba en sus fincas rurales. Sin embargo, este modelo ha seguido siendo algo relativamente infrecuente, pues la construcción de dos viviendas es una forma muy cara de acceder al mundo rural para los habitantes de las urbes. De las existencias totales de viviendas en Estados Unidos (128 millones de unidades), poco más de tres millones son segundas residencias de asueto[15].

Acercar el campo a la ciudad es una alternativa más asequible, y los urbanistas llevan mucho tiempo esforzándose por materializarla. Ruskin ofreció una variante de dicho ideal: la pequeña ciudad rodeada por una zona verde. En 1898, Ebenezer Howard, uno de los gigantes del urbanismo, escribió su obra clásica *Garden Cities of Tomorrow,* y concretó la visión de

Ruskin tanto de forma intelectual como literal[16]. Las ciudades-jardín de Howard debían estar rodeadas de abundantes terrenos que proporcionaran alimentos, aire puro y espacios de esparcimiento a los habitantes de las urbes. Durante el siglo XX, las zonas verdes se convirtieron en un rasgo habitual del urbanismo inglés. El Cinturón Verde de Londres abarca en la actualidad más de 5.180 kilómetros cuadrados, el de Toronto es aún mayor, y estos anillos de verdor natural también se han hecho populares en el Pacífico Noroeste estadounidense.

Sin embargo, el Cinturón Verde londinense muestra las limitaciones de esta estrategia. Si uno vive en el centro de Londres, el Cinturón Verde no está a pocos minutos de paseo[17]; llegar a los límites municipales de Londres requiere como mínimo una hora de viaje en transporte público. Los cinturones verdes pueden servir para limitar el crecimiento urbano (lo que puede ser deseable o no), pero no hay duda de que no acercan a los árboles la vida cotidiana de los habitantes de la gran ciudad.

Para compensar esta deficiencia, los urbanistas decimonónicos mandaron construir parques. En Estados Unidos, Frederick Law Olmsted se especializó en llevar vistas bucólicas al corazón de las ciudades[18]. Una de sus obras, Central Park, en Nueva York, sigue siendo un ejemplo extraordinario de un país de las maravillas silvestre situado en el corazón de una urbe extraordinariamente densa. Olmsted también dotó a Boston de un collar esmeralda, y fue el autor de Jackson Park en Chicago y Belle Isle en Detroit. Diseñó espacios verdes en Búfalo, Louisville, Milwaukee, Montreal y Washington D. C., y ayudó a planificar los campus de Berkeley y de Stanford. Si bien hay quien pone en duda los méritos de cada uno de estos proyectos individuales, la mayoría de los habitantes urbanos que pueden disfrutar de una de las creaciones de Olmsted le agradecen que salpicase sus densas ciudades con un poco de verdor.

No obstante, ni los cinturones verdes ni los parques centrales se convirtieron en las formas dominantes de combinar el campo y la ciudad. Por el contrario, millones de personas adoptaron un enfoque mucho más extremista, siguiendo los pasos de Thoreau y de Wordsworth mucho más al pie de la letra. Desde comienzos del siglo XIX, la urbanización de las afueras permitió a la gente corriente acceder a residencias casi rurales. Desde Bryn Mawr hasta The Woodlands, las inmobiliarias han construido viviendas en parcelas generosamente dotadas de bosques. ¿Para qué soportar los inconvenientes de compartir parques o hacer largos viajes al campo pudiendo vivir, como Thoreau, junto a árboles de tu propiedad al lado mismo de casa?

La aparición de unos medios de transporte más veloces y más baratos hizo posible vivir rodeado de árboles y trabajar en la ciudad. El tranvía permitió a ciudades como Brookline, Massachusetts, crecer mientras de forma simultánea ofrecía acceso a espacios verdes y a la densidad urbana. Como observa una descripción del año 1841: «Todo este vecindario de Brookline es como una especie de paisajismo inglés, y en Estados Unidos no hay nada semejante, nada tan inefablemente encantador como los senderos que conducen de una casita o chalé a otro». ¿Quién no querría tener algo semejante, siempre y cuando pudiera permitírselo?

El propio Olmsted se metió en el negocio de la construcción en las afueras en 1869, cuando diseñó Riverside, en los límites de Chicago, que quizá fuera la primera comunidad residencial periférica «planificada» de Estados Unidos. Junto a su socio, Calvert Vaux, decidió evitar la regularidad de una rejilla en favor de carreteras ondulantes dispuestas a lo largo de senderos en plena naturaleza. Las parcelas eran grandes y los árboles eran abundantes. Así nació el barrio residencial moderno.

Con todo, en fecha tan tardía como la década de 1920, la tendencia a trasladarse a áreas residenciales rodeadas de árboles pasó desapercibida para muchos analistas del urbanismo.

Arquitectos como Raymond Hood (que luego construiría el Rockefeller Center), Hugh Ferriss y otros imaginaron un futuro urbano que evoca al Gotham City de Batman. Es más, los bocetos de Ferriss, que plasmaron un mundo vertical lleno de edificios cada vez más altos conectados por autopistas de múltiples niveles con hangares aeronáuticos intercalados, fueron una de las fuentes de inspiración de dicho cómic. La ciudad futura de Le Corbusier era mucho más verde, pero seguía siendo un universo de torres inmensas, y el largometraje de Fritz Lang *Metrópolis* (1927) es la visión funesta suprema de ese futuro urbano.

Al final, la década de 1920 resultó ser el punto culminante de la Norteamérica vertical. Entre 1930 y 1933 se inauguraron cinco nuevos edificios que superaban los 259 metros de altura[19], que es lo que mide el mayor rascacielos de Europa Occidental hoy en día[20]. En Estados Unidos no se volvería a construir otra torre tan alta durante otros 36 años[21]. La tendencia a la verticalidad se vio eclipsada por el crecimiento de localidades más parecidas a Brookline y Riverside que al Rockefeller Center. Los tranvías habían convertido la vida frondosa en las inmediaciones de la ciudad en algo accesible para un discreto número de burgueses urbanos acaudalados y los coches convirtieron a los barrios residenciales en una opción accesible para cualquier persona de clase media. Cuando el automóvil venció por fin al ascensor, la mayoría de los norteamericanos acabó viviendo en áreas periféricas que combinaban la ciudad con el medio natural.

Si bien el coche permitió a las personas trasladarse a los barrios residenciales para que la gente pudiera experimentar la vida rural de forma constante, los ecologistas protegieron millones de hectáreas de terreno dentro de las áreas urbanas. En el hermoso paisaje de la región de San Francisco hay una infinidad de cordilleras montañosas y de paisajes marinos protegidos. Los magnates de la informática de Silicon Valley

viven en una región que no solo está bendecida por un clima extraordinario, sino también por un bello entorno protegido de la urbanización por algunas de las normativas más restrictivas sobre la utilización de terrenos que hay en el mundo.

Estados Unidos parecía estar dirigiéndose hacia una forma generalizada de vida a lo *Walden,* en el que todo el mundo podía estar rodeado de verdor, pero en algún momento del recorrido algo cambió a peor desde el punto de vista ecológico. El sueño de las ciudades-jardín de Howard y Olmsted resultó ser una pesadilla medioambiental. Como indica el incendio forestal de Thoreau, la vida en el seno de la naturaleza puede tener consecuencias terribles para el entorno. La alternativa de la baja densidad resultó ser mucho menos respetuosa con la naturaleza que la visión de una metrópoli descollante de Ferriss.

Todos hemos oído alguna vez las alarmantes advertencias de un exvicepresidente galardonado con el Óscar y de los climatólogos sobre cómo las emisiones de dióxido de carbono están provocando el calentamiento del planeta. Las temperaturas planetarias llevan casi 60 años aumentando de forma continua[22]. Se cree que el efecto invernadero hace que unos niveles más elevados de dióxido de carbono provoquen unas temperaturas más altas como consecuencia de la absorción de radiaciones infrarrojas por parte de la atmósfera que provocan el calentamiento de las tierras que están debajo. La conclusión fundamental de la hipótesis dominante acerca del cambio climático es que el aumento de los gases invernadero supone una mayor absorción de radiaciones infrarrojas y, por tanto, una mayor temperatura de la superficie terrestre.

Para quienes soportamos los inviernos de Nueva Inglaterra o del Medio Oeste, tener unos grados más en febrero parece una perspectiva muy seductora, pero desgraciadamente los efectos secundarios de un aumento global de las temperaturas son potencialmente terribles para casi todo el mundo. Los habitantes más pobres del planeta tienden a vivir cerca del ecuador, y para

ellos un incremento del calor sería especialmente problemático. Los casquetes polares parecen estar derritiéndose con rapidez y amenazan a las ciudades costeras, desde Nueva York a Hong Kong, con la perspectiva de graves inundaciones. Y por si eso fuera poco, unas temperaturas oceánicas más elevadas podrían generar un clima más volátil y más tormentoso a escala mundial.

Las temperaturas fluctúan por muchos motivos, pero eso no modifica el hecho de que un aumento colosal en las emisiones de carbono podría afectar de forma radical al clima. La humanidad lleva milenios adaptándose a su entorno actual. Si las emisiones de carbono alteran ese entorno de manera radical, los costes muy bien podrían ser enormes. Los riesgos potenciales que podría provocar un cambio del clima hacen que sea razonable adoptar medidas relevantes para reducir las emisiones de dióxido de carbono. Entre otras cosas, eso significa fomentar la construcción en las zonas más verdes y reducirla en las zonas más marrones.

Huellas sucias: comparando las emisiones de carbono

Matthew Kahn y yo hemos realizado un inventario del carbono emitido por las viviendas nuevas en Estados Unidos[23]. Queríamos determinar la cantidad de emisiones de carbono procedentes de la construcción de una típica vivienda nueva en distintas partes del país, por lo que basamos nuestros cálculos principalmente en viviendas construidas durante las dos últimas décadas.

En 2006, Estados Unidos produjo más de seis millones de toneladas de dióxido de carbono, sin contar las emisiones relacionadas con bienes importados de otras partes del planeta. Esa cifra representa alrededor de una quinta parte de las emisiones de carbono a nivel mundial, más que cualquier otro

país salvo China y más de la cantidad que emiten Europa e Hispanoamérica[24]. En conjunto, los automóviles y las viviendas representan alrededor del 40 por ciento de la producción de carbono de una familia media y también alrededor de un 40 por ciento del impacto medioambiental de Estados Unidos y el 8 por ciento de la huella de carbono mundial. Alrededor de un 20 por ciento de las emisiones de dióxido de carbono de Estados Unidos está relacionado con el consumo energético residencial, y casi otro 20 por ciento se debe a nuestros vehículos de motor[25].

El consumo de un litro de gasolina genera unos tres kilos de dióxido de carbono, si se incluye el carbono utilizado para refinar y distribuir la gasolina. Una familia norteamericana media consume alrededor de 3.785 litros de gasolina al año, lo que genera unas diez toneladas de dióxido de carbono. Quizá sea más fácil imaginar a las familias estadounidenses comprando automóviles más eficientes en el consumo de combustible que renunciando a la vida basada en el automóvil, pero históricamente el grueso de las fluctuaciones en el consumo de combustible entre distintas personas a lo largo de distintas épocas se deriva del total de kilómetros recorridos, no de la eficiencia de los automóviles en el gasto de combustible. En la actualidad, los coches recorren una media de 9,25 kilómetros por litro, y la diferencia fundamental reside en si se recorren 482 kilómetros al año o 30.000, y eso depende de si se vive en la ciudad o en una zona residencial[26].

Kahn y yo descubrimos que la densidad de cada área y la distancia a la que se encuentra del centro de la ciudad están muy ligadas al consumo de gasolina[27]. La familia media que vive en una sección censal en la que hay más de 3.860 personas por kilómetro cuadrado consume 2.600 litros de gasolina al año, mientras que la familia media que vive en un área en la que hay menos de 386 personas por kilómetros cuadrado (alrededor de 0,4 familias por hectárea) consume 4.406 litros de gasolina al

año[28]. La densidad del vecindario donde se vive es importante, porque la mayoría de trayectos automovilísticos no son viajes de ida y vuelta al centro de la ciudad. La gente recorre millones de kilómetros para hacer la compra, salir a comer y recoger a sus hijos del colegio. La densidad de las tiendas y de los colegios en un área determina la distancia media de esos trayectos en coche. En la ciudad a menudo vamos caminando a un restaurante. En un área de baja densidad, salir a comer puede suponer un trayecto de veinticinco minutos de ida y otros veinticinco de vuelta.

Si partimos del supuesto de que los ingresos y el tamaño de las familias se mantienen constantes, al doblarse el número de habitantes por kilómetro cuadrado el consumo de gasolina por familia y año desciende en 400 litros[29]. Estos cálculos indican que si entre las familias medias del noreste se pasara de vivir 0,4 familias por hectárea a 2 por hectárea, esa familia consumiría 1.325 litros menos. Esto nos recuerda que el transporte de masas no es la única forma de reducir el consumo de gasolina; si la gente viviera en áreas más densas, recorrerían muchos menos kilómetros y consumirían mucha menos gasolina, aunque siguieran utilizando el coche para ir a trabajar.

Los sistemas de transporte público también emiten carbono, pero la mayor parte de estas formas de transporte son mucho más eficientes en el consumo de energía que recorrer grandes distancias en nuestros automóviles particulares. Por ejemplo, el sistema de transporte de la ciudad de Nueva York consume 158 millones de litros de diésel y 14.800 millones de megavatios de electricidad al año para realizar 26.000 millones de trayectos[30]. Eso nos da una media de 0,4 kilos de dióxido de carbono por trayecto, es decir, una décima parte de los cuatro kilos de dióxido de carbono emitidos durante un trayecto medio en automóvil.

Kahn y yo calculamos la cantidad de gasolina consumida por una familia media con unos ingresos de unos 60.000 dólares al

año en todas las secciones censales y todas las áreas metropolitanas del país. Pese a que en todas las demás áreas del muestreo el consumo de gasolina era de más de 3.785 litros al año[31], la familia media del área metropolitana de Nueva York consumía menos de 3.218 litros al año. A pesar de que en el conjunto de Estados Unidos hay quince veces más posibilidades de que las personas acudan al trabajo en coche que en transporte de masas, los habitantes de Nueva York tienen más del doble de posibilidades de utilizar el transporte de masas para acudir a su empleo[32].

En todo el país, las grandes ciudades equivalen a conducir menos. De media, al duplicarse la población, las emisiones de dióxido de carbono por familia debidas a la conducción se reducen en casi una tonelada al año[33]. En las ciudades del sur los niveles de conducción son especialmente elevados, y se consume por encima de un 75 por ciento más de gasolina que en Nueva York. Las ciudades del Sunbelt, como Greenville (Carolina del Sur), Nashville (Tennessee) y Oklahoma City, fueron edificadas con una densidad baja y los lugares de trabajo están muy lejos unos de otros; de ahí que sus habitantes sean los que más gasolina consumen.

Los habitantes urbanos consumen mucha menos gasolina que los habitantes de las afueras en casi todas las áreas metropolitanas. Como cabía suponer, algunas de las mayores disparidades entre las ciudades antiguas[34] y los barrios residenciales también se dan en localidades como Atlanta y Nashville[35]. No se trata tanto de que en el centro de Atlanta o de Nashville se conduzca muy poco, sino de que en las áreas periféricas la gente conduce muchísimo. Eso indica que la densidad de las ciudades disminuye las emisiones de carbono en las zonas antiguas del noreste del país, pero también en las áreas nuevas que están experimentando el crecimiento más rápido.

Las ciudades también son más verdes que las zonas residenciales periféricas porque los habitantes urbanos

consumen menos electricidad[36]. Los electrodomésticos representan dos tercios del consumo de energía de las áreas residenciales[37]. El principal factor que explica la disparidad en el consumo de energía entre diversas áreas metropolitanas es el calor que hace en verano. Todo el mundo tiene que utilizar neveras y electrodomésticos, pero el aire acondicionado es lo que de verdad marca la diferencia entre un lugar y otro. El auge del Sunbelt estadounidense durante la posguerra debe mucho a la disponibilidad de aire fresco y barato. ¿Quién querría soportar los 32 grados centígrados de temperatura que hace en Houston 99 días al año sin aire acondicionado?

Las áreas de Estados Unidos que tienen un menor consumo de electricidad se encuentran en la zona costera de California y en el noreste del país[38]. Según nuestro muestreo de las áreas metropolitanas, San Francisco y San José tienen los veranos más frescos y son dos de las ciudades que menos electricidad consumen. En comparación, las calurosas y húmedas ciudades de Houston, Nueva Orleans y Memphis van en cabeza en cuanto a consumo eléctrico[39]. En esas localidades, los meses estivales son casi insoportables sin climatización artificial.

Un mes de julio caluroso no es la única fuerza que determina el consumo de electricidad. Las ciudades más grandes y con mayor densidad, en las que las viviendas de la gente son más pequeñas, consumen menos electricidad. La vivienda familiar no adosada media consume un 88 por ciento más de electricidad que el piso medio de un edificio de cinco o más viviendas[40]. La familia suburbana media consume un 27 por ciento más de electricidad que la familia urbana media[41]. Si consideramos constantes los ingresos y el tamaño de las familias, descubrimos que los habitantes del centro de las ciudades consumen menos electricidad en 44 de las 48 áreas metropolitanas analizadas[42]. Las áreas metropolitanas más centralizadas, como Nueva York, Boston e incluso Las Vegas, consumen menos electricidad que localidades en pleno proceso de expansión descontrolada, como

Dallas o Phoenix[43].

En las zonas más calurosas del país, a veces se utiliza la electricidad como medio de calefacción, pero en Estados Unidos la principal fuente de calor es el gas natural, y este es responsable de casi una quinta parte de las emisiones de carbono de las áreas residenciales[44]. Lo cierto es que la calefacción doméstica se ha vuelto cada vez más verde con el paso del tiempo. Se empezó por quemar madera, que emite mucho carbono, y después se pasó a quemar carbón, cuyo consumo ensombreció los cielos de las ciudades estadounidenses hasta después de la Segunda Guerra Mundial. Poco a poco, las ciudades comenzaron a obligar a la gente a abandonar el carbón, y afortunadamente, en el preciso momento en que el carbón estaba siendo retirado de la circulación, comenzó a haber una disponibilidad de gas natural del Medio Oeste estadounidense mucho mayor (así fue cómo se enriqueció George Mitchell). El fuel, una fuente más antigua de calefacción, sigue representando casi una décima parte de las emisiones de carbono de las áreas residenciales a pesar de que se utilice muy poco porque emite mucho más carbono que el gas natural.

Debido a las emisiones procedentes de la calefacción doméstica, el Snowbelt es mucho menos verde que la templada California. Detroit y Grand Rapids, Míchigan, encabezan nuestro muestreo de áreas metropolitanas en el consumo de gas natural, seguidas a muy poca distancia por Búfalo, Chicago y Mineápolis. En cambio, en Florida prácticamente no se consume gas natural. En enero sigue haciendo bastante calor en Miami, incluso por las noches[45].

Para hacer un cálculo total de las emisiones de carbono domésticas, basta con sumar las emisiones procedentes de la conducción, la electricidad y la calefacción, y sumarles las emisiones que producen los transportes públicos. A estas alturas, a nadie debería sorprenderle descubrir que las ciudades sean más verdes que las zonas residenciales[46]. Ahora bien, las

diferencias entre áreas metropolitanas son todavía mayores que las diferencias entre las ciudades individuales y sus áreas periféricas. La costa de California es con diferencia la zona más verde del país, mientras que el sur profundo es la más marrón con diferencia. Las cinco áreas metropolitanas más verdes del país son San Diego, San Francisco, Los Ángeles, San José y Sacramento. Las cinco ciudades con más emisiones de carbono por familia son Houston, Birmingham, Nashville, Memphis y Oklahoma City. La diferencia entre los dos extremos es espectacular. Una familia de San Francisco emite un 60 por ciento menos de carbono que su equivalente en Memphis[47].

Los lugares más antiguos del noreste y el Medio Oeste se encuentran en algún lugar entre ambos extremos. Consumen más electricidad que California pero menos que Houston, y consumen mucha energía en concepto de calefacción. Debido a su densidad, Nueva York es una de las ciudades más verdes del país. Detroit, como consecuencia de su condición de «Motor City», tiene un nivel de emisiones mucho más elevado[48].

Las consecuencias no deseadas del ecologismo

Teniendo en cuenta todos estos datos, ¿cómo deberíamos interpretarlos? Dicho de forma sencilla, si para reducir nuestras emisiones cambiásemos nuestras políticas de urbanización, habría más estadounidenses viviendo en entornos urbanos más densos y más urbanos. Debería mudarse más gente a la zona costera de California y debería vivir menos gente en Texas. California tiene la suerte de gozar de un clima natural espléndido que no exige tanta refrigeración en verano ni tanta calefacción en invierno. Si para vivir en Houston o en Atlanta hace falta consumir mucha más energía, ¿por qué no hay más estadounidenses viviendo en California?

La respuesta a esa pregunta no puede ser que se debe al hacinamiento. Las áreas costeras de California son muy abiertas. Atravesar el corazón de Silicon Valley por la Ruta 280 es como conducir por un edén. En el condado de Santa Clara viven unas 5 personas por hectárea[49]. Compárese dicha cifra con el condado de Montgomery, en Maryland, donde viven unas 7,5 personas por hectárea[50]. En el condado de Cook, en Illinois, viven unas 22,5 personas por hectárea[51]. En Manhattan viven aproximadamente 277,5 personas por hectárea, sin contar la inmensa multitud de trabajadores que va y viene todos los días[52].

La costa de California podría albergar a millones de personas más, pero desde los buenos tiempos de la posguerra el crecimiento de las regiones costeras se ha ralentizado de forma espectacular. Entre 1950 y 1970, la población del condado de Santa Clara se triplicó, pasando de tener menos de 300.000 habitantes a tener más de un millón[53]. Sin embargo, entre 1990 y 2008, el condado de Santa Clara solo creció un 17,8 por ciento, por debajo de la media nacional: pasó de tener 1,5 millones de habitantes a tener 1,76[54]. Durante los diecisiete últimos años, Silicon Valley ha sido uno de las áreas más productivas del planeta, pero el crecimiento de su población se ha mantenido por debajo del resto de la nación.

La costa californiana no ha crecido porque allí no se ha edificado mucho. Ningún área en la que no se edifique puede crecer mucho. La decadencia de la actividad constructora en la costa californiana no es consecuencia de la falta de demanda. En 2007, el precio de venta medio de la National Association of Realtors superó los 800.000 dólares tanto en San Francisco como en San José[55]. Incluso después del *crash,* estos dos lugares siguieron siendo las zonas metropolitanas más caras de Estados Unidos, y en el segundo trimestre de 2010 el precio medio de la vivienda estaba en torno a los 600.000 dólares[56]. En California lo que mantiene elevados los precios son los

límites draconianos impuestos a las nuevas construcciones, como el mínimo de 24 hectáreas por parcela que hay en el condado de Marin[57]. Estas normativas van unidas a una política de sacar cada vez más terrenos del mercado en concepto de parques protegidos y reservas naturales. En 2000, una cuarta parte de los terrenos del área de la bahía de San Francisco estaba protegida de forma permanente, es decir, en ellos no se podía edificar[58].

Muchos ecologistas consideran como un gran triunfo la disminución del número de urbanizaciones en la región de la bahía de San Francisco. Los pioneros del movimiento Save the Bay, que se constituyó para frenar las urbanizaciones en los alrededores de la bahía, se han convertido en iconos del ecologismo estadounidense. El caso de los *Friends of Mammoth,* que impuso evaluaciones de impacto ambiental para todos los nuevos proyectos de construcción californianos, se considera como un hito histórico del movimiento. Suele presentarse a los partidarios de limitar el crecimiento de California como a unos héroes ecologistas, pero no lo son.

En California, los adversarios de urbanizar se apresuran a señalar que hace falta limitar la construcción como consecuencia de la escasez de agua que padece ese estado. Y, sin embargo, si no utilizara una parte tan grande de ella para regar unas tierras de labor que son secas por naturaleza California dispondría de agua de sobra para sus ciudadanos. Las ciudades y barrios periféricos californianos consumen unos 10.730 millones de metros cúbicos de agua al año[59]. La agricultura californiana recibe agua subvencionada y consume 41.940 millones de metros cúbicos de agua de regadío cada año[60]. En Estados Unidos hay muchas regiones húmedas aptas para el cultivo de la tierra. Si desviara agua de las zonas agrícolas a las ciudades, California podría proporcionar con gran facilidad agua para sustentar unos niveles de densidad mucho más elevados, lo que reduciría el impacto medioambiental del carbono en Estados

Unidos.

Si bien las limitaciones impuestas al crecimiento en California pueden hacer parecer que dicho estado es más ecológico que otros, está haciendo que el país sea más marrón en su conjunto e incrementando las emisiones de carbono a escala planetaria. Las inmobiliarias de Houston deberían dar gracias al movimiento anticrecimiento de California. Si no se hubiera dejado de construir en la costa californiana, donde los ingresos son altos y el clima es sublime, en las partes menos agradables del Sunbelt no habría habido una demanda tan grande de viviendas ni de lejos.

Las personas que luchan contra las nuevas urbanizaciones no deciden sobre el número de nuevos proyectos de construcción que se llevan a cabo en todo el país; solo consiguen asegurarse de que no se produzcan en su patio trasero. A escala nacional, parece obrar un principio que podríamos denominar la ley de conservación de la construcción. Cuando los ecologistas consiguen paralizar la actividad constructora en las zonas verdes, esta se producirá en zonas marrones. Al recurrir a argumentos ecologistas para oponerse al crecimiento, los ecologistas californianos garantizan que el impacto medioambiental del carbono estadounidense sea mayor, al obligar a nuevos proyectos de construcción de viviendas a trasladarse a climas menos templados.

La Ley de Calidad Medioambiental californiana de 1970 fue una medida legislativa pionera que exigía que cualquier proyecto de los gobiernos locales fuera sometido a una evaluación de su impacto medioambiental antes de ser aprobado[61]. En 1973, la jurisprudencia de un Tribunal Supremo de California activista y ecologista interpretó dicha ley en el sentido de que se refería no solo a proyectos emprendidos por gobiernos locales, sino también a los proyectos que autorizan, lo que engloba poco más o menos a cualquier proyecto de construcción de grandes dimensiones en el estado[62]. En 2008, la normativa

californiana generó 583 evaluaciones de impacto medioambiental, cifra muy superior a las 522 evaluaciones de impacto medioambiental que hubo a escala nacional en cumplimiento de las directrices federales[63]. Estas evaluaciones de impacto medioambiental incrementan los costes, retrasan los nuevos proyectos de construcción y, en última instancia, los encarecen más todavía.

El gran defecto de las evaluaciones de impacto medioambiental es que son incompletos. La evaluación de cada proyecto solo tiene en cuenta el impacto que producirá en caso de ser aprobado, no el impacto resultante de que sea rechazado y se comience a construir en otra parte, más allá de la jurisdicción del Tribunal Supremo de California. El carácter incompleto de estas evaluaciones pesa en contra de la construcción en California y hace que impedir nuevos proyectos de construcción siempre parezca más ecológico. Una evaluación del impacto total señalaría que permitir que se construya en California reduciría la actividad constructora en otros lugares, por ejemplo en el otrora prístino desierto de las afueras de Las Vegas. Evaluar el coste medioambiental total de impedir la construcción en California haría parecer más marrones que verdes las políticas medioambientales de dicho estado.

DOS VISIONES VERDES: EL PRÍNCIPE Y EL ALCALDE

Mal puede decirse que el ecologismo sea un movimiento bien definido y ordenado. En Estados Unidos abarca a los aficionados a la ornitología de la Audubon Society y a los activistas de Greenpeace, a los excursionistas del Sendero de los Apalaches y a los conductores de Toyotas híbridos. En Europa el movimiento tiene un éxito aún mayor y es todavía más amplio. Cualquier movimiento de semejante diversidad atrae

inevitablemente a individuos de cosmovisiones completamente distintas, caso de Su Alteza Real el príncipe de Gales y de Ken «el Rojo» Livingstone, antiguo político laborista, que estuvo al frente del Greater London Council entre 1981 y 1986, y después, entre 2000 y 2008, como primer alcalde panlondinense[64]. Livingstone ha declarado que «el cambio climático provocado por las emisiones de CO_2» es «el problema más grande al que se enfrenta la humanidad»; el príncipe Carlos ha declarado que el cambio climático es «la mayor amenaza que pesa sobre la humanidad»[65]. Ambos están haciendo todo lo que pueden para ayudar al planeta, pero al margen de sus puntos de vista acerca de la «máxima amenaza» a la que se enfrenta la humanidad son muy pocas las cosas que les unen.

El príncipe nació en 1948 en el palacio de Buckingham y fue bautizado sin demora por el arzobispo de Canterbury[66]. Livingstone nació tres años antes, en Lambeth, área tradicionalmente pobre de Londres que rodea al palacio del arzobispo[67]. El príncipe Carlos recibió una educación más exhaustiva que la de cualquier monarca británico hasta la fecha, y estudió en colegios privados de élite y en Cambridge[68]. La educación de Livingstone fue fragmentaria[69]; cuando todavía era un adolescente comenzó a trabajar como técnico de laboratorio, y con el tiempo, según informó el *Sunday Times,* llegó a «cultivar tumores en pequeños roedores» antes de que lo eligieran concejal del ayuntamiento de Lambeth en 1971[70].

Mientras que Livingstone pasó la década de 1970 ascendiendo dentro del Partido Laborista de Lambeth[71], el príncipe Carlos la pasó cumpliendo diligentemente con sus obligaciones reales, sirviendo en la Marina Real, pilotando aviones y helicópteros, y finalmente accediendo al mando de su propio barco, el *HMS Bronington*[72]. En 1981, una auténtica explosión mediática rodeó la boda de fantasía del joven príncipe con lady Diana Spencer[73]. Ese mismo año, Livingstone se convirtió en la cabeza del Greater London Council[74], lo que

llevó a un periódico sensacionalista más conocido por publicar fotografías de muchachas ligeras de ropa en su página tres que por sus incisivos análisis políticos a colocar en primera plana el siguiente titular: «Ken "el Rojo" coronado rey de Londres». La mitad del planeta estaba desesperada por presenciar la boda del príncipe con Diana, pero Ken Livingstone se negó a asistir[75].

Durante la década de 1980, ambos hombres se involucraron más en cuestiones urbanísticas. El incipiente ecologismo de Livingstone, el «rey de Londres», se hizo notar en algunos aspectos pero no en otros. Sostuvo de manera tan insistente como vehemente que unas tarifas reducidas en los transportes públicos harían que la gente utilizara menos el coche y reduciría no solo la congestión vial sino también la contaminación[76]. Luchó para que se construyeran más viviendas, pero se opuso a la construcción de rascacielos, en particular a los planes de Richard Rogers para edificar un «muro de Berlín» constituido por edificios de gran altura en la orilla sur del Támesis[77]. Al mismo tiempo, el príncipe Carlos empezó a consagrar su personaje público como patrocinador de la agricultura sostenible y adversario de la modernidad[78]. El príncipe de Gales también es duque de Cornualles, y las fincas que posee en esa región le ofrecieron la oportunidad de promover la agricultura y la ganadería ecológicas y oponerse a las abundantes cosechas de alimentos genéticamente modificados[79]. Además de la predilección que siente por la agricultura y la ganadería tradicionales, al príncipe Carlos también le gustan los edificios tradicionales. En 1984, copó los titulares de prensa con el duro ataque contra la arquitectura vanguardista que pronunció en el transcurso de lo que se suponía que iba a ser un discurso rutinario dirigido al Royal Institute of British Architects[80].

El príncipe esbozó una visión nostálgica según la cual «antes de la última guerra Londres debió de tener una de las líneas del horizonte más hermosas del mundo»[81]. Por el contrario, la extensión vanguardista propuesta para la National Gallery era

un «monstruoso forúnculo en el rostro de un amigo muy elegante y muy querido»[82]. El príncipe quería saber: «¿Por qué todo tiene que ser vertical, recto, inflexible, dispuesto únicamente en ángulos rectos… y funcional?»[83]. Se sumó a la lucha contra la propuesta de una torre vanguardista diseñada por Mies van der Rohe junto a la magnífica Mansion House londinense, un edificio del siglo XVIII. Calificó dicha torre de «gigantesco muñón de vidrio que encajaría mejor en el centro de Chicago»[84]. Richard Rogers era uno de los muchos arquitectos que apoyó el proyecto de construcción de la torre (mi padre también), pero podríamos decir que el príncipe se salió con la suya[85]. En Londres no se construyó ninguna torre miesiana.

La lucha del príncipe Carlos en pro de la arquitectura británica tradicional no ha perdido ni un ápice de intensidad, lo mismo que su lucha en defensa de la «comunidad ejemplar» de Poundbury. En sus propiedades agrícolas de Cornualles, el príncipe está plasmando su visión del poblado inglés ideal, del que se ha dicho que tiene el aspecto de un «pueblo comercial de principios de la era victoriana, como si la arquitectura hubiera dejado de avanzar a partir de 1830»[86]. Apoyó mucho con su mecenazgo real a Leon Krier, el urbanista que diseñó el poblado, que también es uno de los motores intelectuales que hay detrás del movimiento Nuevo Urbanismo[87]. Este movimiento «se propone restaurar los centros urbanos y los de los poblados existentes en el seno de regiones metropolitanas coherentes, reconfigurar la expansión descontrolada de los suburbios para convertirlos en comunidades constituidas por vecindarios reales y distritos diversificados, la conservación de los entornos naturales y la conservación de nuestro legado arquitectónico»[88].

Poundbury es una localidad mucho más conservacionista que las comunidades estadounidenses diseñadas por el movimiento Nuevo Urbanismo en Estados Unidos, como Seaside (Florida),

Kentlands (Maryland), Breakaway (Carolina del Norte) y el poblado de la Corporación Disney, Celebration (Florida)[89]. Estas localidades no intentan disminuir la dependencia del automóvil, pero parecen tener objetivos tanto sociales como medioambientales. En Celebration, el 91 por ciento de las personas que salen de casa para trabajar cogen el coche[90]. En Poundbury hay un 64,5 por ciento más de gente que acude al trabajo en coche que en las áreas vecinas[91]. Tres cuartas partes de los habitantes de Poundbury utilizan el coche para hacer la compra[92]. Estas áreas no atraen a los habitantes empedernidos del Londres de Livingstone, sino a gente a la que le gusta la idea de un pueblo más pequeño y tradicional bien surtido de automóviles.

Las viviendas de la zona no son pequeñas, de ahí que consuman mucha energía. Alrededor del 70 por ciento de las viviendas de Celebration son unifamiliares[93], y solo el 17 por ciento de las mismas son pisos[94]. En las comunidades del movimiento Nuevo Urbanismo hay una concentración mayor de condominios que en Estados Unidos en conjunto, pero en su mayor parte siguen estando llenas de casas grandes tradicionales que consumen mucha energía. Por ejemplo, si echamos una somera mirada a los inmuebles que hay a la venta en Seaside, Florida, descubriremos que entre ellos hay casas de entre 185 y 353 metros cuadrados, lo cual está muy alejado de un piso urbano de 92 metros cuadrados. Kentlands, en Maryland, otro modelo del Nuevo Urbanismo, también estaba lleno de casas de cuatro y cinco dormitorios que requieren mucho aire acondicionado durante los húmedos veranos de Maryland.

Pese a que el príncipe Carlos parezca anhelar un mundo más sencillo y más agrario, la visión verde de Ken Livingstone combina la sostenibilidad y el crecimiento urbano dinámico. Cuando llegó a la alcaldía de Londres, Livingstone puso en práctica una medida espectacular contra la conducción. En un principio, exigió que los conductores pagaran cinco libras cada

vez que utilizaran uno de los corredores de transporte de Londres, tarifa que luego pasó a ser de ocho libras[95]. Desde que William Vickrey presentó esta idea hace 40 años, el cobro por congestión ha seducido a los economistas que creen que la gente debería pagar por el coste social de sus acciones[96]. La conducción individual provoca congestión para todo el mundo, de manera que un impuesto sobre la conducción es una buena forma de incitar a hacer un uso más sensato de las carreteras. Como de costumbre, Ken Livingstone se mostró intrépido, y las tasas por congestión le gustaban por motivos que iban más allá del habitual amor por la eficacia propio de los economistas. Livingstone consideraba el cobro por congestión como un medio de ayudar al medio ambiente sacando a la gente de los coches y metiéndola en vagones de metro[97]. También la consideraba como una medida progresista, ya que los conductores tienden a ser ricos y los pasajeros de autobús tienden a ser pobres[98]. Al gravar a los conductores e invertir lo recaudado en transporte público, Livingstone intentaba ganarse el apoyo de sus partidarios menos prósperos.

La tasa por congestión tuvo un impacto inmediato y espectacular sobre las calles londinenses. En las dos primeras semanas la conducción disminuyó en más de un 20 por ciento[99]. En conjunto, durante los dos años siguientes la congestión disminuyó en un 30 por ciento[100]. La política de Livingstone ayudó a convertir Londres en una ciudad más urbana favoreciendo a los trenes y autobuses, medio de transporte del viejo urbanismo, y de paso benefició al medio ambiente.

Como alcalde, Livingstone también acabó apreciando las virtudes de construir edificios de muchas plantas. Pese a la oposición del príncipe, Londres comenzó a crecer hacia arriba. El Number 1 Poultry Building[101], edificio posmoderno que el príncipe Carlos comparó con un «receptor de radio de la década de 1930», se alzó sobre lo que en principio iba a ser el

emplazamiento de la torre de Mies. Y lo que es más significativo todavía, una empresa inmobiliaria canadiense estaba construyendo edificios de gran altura en los terrenos del antiguo puerto. La urbanización del Canary Wharf, proyecto de dicha compañía, proporcionó a la industria financiera londinense sus sedes contemporáneas.

La transformación de Livingstone, que pasó de ser enemigo del crecimiento a partidario de la construcción a gran escala, fue consecuencia de la ampliación de perspectiva que surge de encontrarse al frente de una gran ciudad. Como cualquier otro alcalde de una gran ciudad, Livingstone quería incrementar la base impositiva municipal. Pese a que los financieros londinenses no le cayeran demasiado bien, tuvo que reconocer que los beneficios que generasen le ayudarían a mejorar la existencia de sus electores más pobres. El hecho de que las ciudades tengan que competir en un mundo globalizado puede convertir hasta al político más antiempresarial en partidario de rascacielos flamantes porque dichos rascacielos alojan a gente cuyos impuestos van a financiar los programas sociales. Livingstone también reconoció que concentrar a la gente en Londres sería bueno para el medio ambiente porque así acabarían habitando viviendas más pequeñas y conduciendo menos a menudo.

Tanto el príncipe Carlos como el alcalde Livingstone son ecologistas acérrimos. Ken Livingstone obtuvo el Premio Low Carbon Champions del Climate Group[102]. El príncipe Carlos también ha sido galardonado por sus iniciativas a favor del medio ambiente. Es más, causó no poco revuelo cuando se supo que había atravesado el océano en avión con un séquito de veinte personas para recoger un Global Environmental Citizen Award del Centro para la Salud y el Medio Ambiente Mundial del Centro Médico de Harvard[103].

Sin embargo, sus respectivas visiones del ecologismo son completamente distintas. La del príncipe es rural y tradicional;

mira hacia el pasado y es partidario del retorno a las viejas formas de vida y a las estructuras tradicionales. El ecologismo de Livingstone es urbano y radical. Imagina un futuro audaz lleno de edificios de gran altura y transportes de masas. El arquitecto Richard Rogers presidió la Unidad de Arquitectura y Urbanismo de Livingstone. En el prólogo al informe de dicha comisión, «Housing for a Compact City» [Viviendas para una ciudad compacta], Livingstone se declaró a favor de la construcción de alta densidad para proteger el Cinturón Verde de Londres y otros espacios verdes comunitarios[104]. Carlos, por el contrario, ha condenado los rascacielos en tanto «rimbombantes esculturas fálicas y antenas deprimentemente previsibles que dicen más sobre el ego de los arquitectos que cualquier forma de artesanía»[105].

¿Qué forma de ecologismo será más eficaz, la modernidad propia de la gran ciudad de Livingstone o el utopismo agrario del príncipe Carlos? En principio, las comunidades rurales tradicionales son bastante verdes. Si la gente no calienta tanto sus hogares o no viaja mucho y se dedica a pasatiempos rurales tradicionales, consumirá poco carbono. Por otra parte, no se puede hacer funcionar una ciudad sin cierta cantidad de electricidad para los ascensores y el transporte público. Si de verdad pudiera contarse con que las personas se comportaran como si fueran campesinos del siglo XV, entonces los ecopoblados rurales serían de lo más verde.

Sin embargo, a la gente no le apetece vivir como los siervos medievales. Si acaban viviendo en un área de baja densidad, conducirán mucho y querrán tener viviendas grandes bien refrigeradas y dotadas de buena calefacción. En las ciudades, sin embargo, la gente acaba compartiendo espacios públicos comunes como los restaurantes, bares y museos. Cuando lo utiliza la gente corriente y moliente el modelo urbano es verde. Los datos lo confirman, y sabemos por qué: los altos costes del terreno limitan el espacio privado y la densidad hace mucho

menos atractivo el uso del automóvil. La vida urbana es sostenibilidad sostenible. Los ecopoblados rurales no lo son.

LA MAYOR BATALLA: EL ECOLOGISMO EN LA INDIA Y CHINA

En Estados Unidos y Europa las construcciones de gran densidad reducirán las emisiones de carbono, pero las batallas más importantes en relación con el desarrollo de las ciudades se librarán en los años venideros en la India y en China. Aproximadamente la mitad de las viviendas que hay en Estados Unidos fueron construidas entre los años 1970 y 2000, así que supongamos que dentro de 30 años alrededor de la mitad de las existencias de viviendas serán nuevas[106]. Si todos los esfuerzos en pro de la densidad realizados en Estados Unidos tuvieran un éxito fulgurante, las emisiones resultantes de la conducción y de la electrificación de estas nuevas viviendas podrían reducirse en un 50 por ciento. Eso sería un gran logro, y significaría una reducción de las emisiones domésticas de carbono norteamericanas del 25 por ciento y de las emisiones totales de un 10 por ciento. Y no obstante, un cambio de semejante trascendencia solo reduciría en un 2 por ciento las emisiones de carbono a escala mundial. Ese cálculo no pretende ser una excusa para la inactividad, sino más bien dejar claro que la importancia de Estados Unidos en la batalla a largo plazo contra el cambio climático es bastante secundaria. En Estados Unidos hay miles de millones de dólares en infraestructura invertidos en el automóvil, y todo país desarrollado cambia con lentitud.

La India y China están cambiando con rapidez, y ambos países tienen muchos más habitantes que Estados Unidos. Si las emisiones de carbono de la India y China alcanzaran los niveles per cápita de Estados Unidos, el consumo mundial de carbono aumentaría en un 139 por ciento aunque la población

permaneciera estacionaria[107]. Los mayores beneficios medioambientales que resultarían de fomentar la construcción de gran densidad en Estados Unidos bien podrían consistir en que ayudase a persuadir a los chinos y a los indios para que construyan hacia arriba en lugar de hacia fuera.

Hoy en día, Estados Unidos es el segundo mayor emisor del mundo de carbono; de media, los estadounidenses emiten alrededor de unas 20 toneladas de dióxido de carbono por persona y año[108]. Los canadienses, que también conducen mucho, emiten casi la misma cantidad[109]. Los habitantes de Europa Occidental son mucho más ecológicos: los ingleses emiten algo menos de 10 toneladas de dióxido de carbono por año[110]; los italianos son responsables de unas 8 toneladas[111], y los franceses, gracias a sus centrales nucleares, solo producen unas 7 toneladas de dióxido de carbono por persona y año.

Los chinos están produciendo casi cinco toneladas de dióxido de carbono por persona y año, y los indios una[112]. Si las emisiones de carbono per cápita chinas llegaran a los niveles estadounidenses, la consecuencia sería la emisión de 20.000 millones de toneladas de carbono más cada año, lo que incrementaría las emisiones de carbono mundiales en aproximadamente un 69 por ciento[113]. Ahora bien, si los niveles de consumo de energía de la India y China se estabilizaran en torno a los niveles de Francia, las emisiones mundiales aumentarían en un 30 por ciento. Ese aumento podría ser compensado por reducciones en la emisión de carbono en Estados Unidos y en otros países[114]. Por tanto, es fundamental que animemos a esos países a mantener sus emisiones de carbono en torno a los niveles europeos, más modestos, en lugar de emular las pautas actuales de crecimiento y consumo de energía estadounidenses.

En la actualidad, la gran mayoría de las emisiones de carbono chinas proceden de la industria. Al igual que la humareda negra

que en otros tiempos rodeaba a Pittsburgh o Manchester, son el subproducto del auge de una gran potencia industrial. Hasta ahora, las familias chinas han sido asombrosamente parsimoniosas en el consumo de energía. Matthew Kahn, Rui Wang, Siqi Zheng y yo realizamos un análisis ciudad por ciudad de las emisiones de carbono domésticas chinas semejante al que realizamos sobre Estados Unidos[115]. Mientras que la familia media del área de Washington D. C., genera 43 toneladas de dióxido de carbono al año, la familia media de Pekín solo emite 3,9, y hay que tener en cuenta que Pekín es una de las ciudades más marrones de toda China[116]. En más del 60 por ciento de las ciudades chinas que examinamos, las emisiones de dióxido de carbono por familia eran de dos toneladas al año o menos. Las emisiones domésticas de Daqing, la capital petrolera (y la más marrón de todas las ciudades chinas), equivalen a una quinta parte de las emisiones de San Diego, la ciudad más verde de Estados Unidos.

Las emisiones domésticas chinas son el producto de la calefacción y de la electricidad. A medida que los países se desarrollan, mucho antes que dotar a las viviendas de aire acondicionado, lo primero que se plantea es calentarlas. En Estados Unidos los lugares que más carbono emiten son las ciudades calurosas y húmedas, mientras que en China son las zonas frías, porque de momento allí se calienta pero no se refrigera. Mientras que la mitad de las emisiones domésticas estadounidenses proceden de los medios de transporte individual, en la actualidad solo una décima parte de las emisiones chinas proceden de los automóviles. La relativa escasez de la conducción y del aire acondicionado en China aseguran que los niveles de emisión actuales se mantengan bajos, pero difícilmente podemos esperar que una población china cada vez más próspera renuncie a lujos que los norteamericanos dan por consabidos. En todo caso, en la India los argumentos a favor del aire acondicionado son todavía más contundentes.

Hace solo una generación tanto la India como China eran países abrumadoramente rurales. Provocaron pocos daños medioambientales, porque, como todos los países pobres, consumían poca energía. A lo largo de los últimos cincuenta años, sin embargo, han emprendido la misma transformación industrial y urbana que en Occidente tardó siglos en llevarse a cabo. El resultado ha sido una inevitable explosión en el consumo de energía, que en la actualidad contribuye a hacer subir el precio del petróleo y en el futuro podría generar un aumento extraordinario de las emisiones de carbono.

Puede que sea tentador hacer votos por que China y la India siguieran dedicándose fundamentalmente a la agricultura tradicional, pero someter a 24.000 millones de personas a las privaciones de la pobreza permanente no es una solución para el cambio climático. El pasado agrícola de China y la India fue indisociable de la mortalidad infantil endémica y del hambre. La pobreza permanente supone que miles de millones de personas estén sujetas a todas las plagas que la humanidad pueda padecer cuando no puede acudir a la asistencia de la medicina de alta tecnología. La pobreza es el semillero de la dictadura, de modo que si la India y China siguen siendo pobres, el resto de nosotros nos enfrentaremos a los riesgos militares que conlleva tener vecinos poderosos y dictatoriales. Existe, no obstante, una vía intermedia que combina la prosperidad y el crecimiento con unos menores riesgos medioambientales. Ese camino pasa por la vida urbana de alta densidad, no por los automóviles de las áreas residenciales estadounidenses.

Las pautas de crecimiento de la India y China nos ofrecen indicios que son a la vez esperanzadores e inquietantes. En lo que a aspectos positivos se refiere, las grandes ciudades de ambas naciones son de una densidad enorme. Bombay tiene unos 20.000 habitantes por kilómetro cuadrado, aproximadamente el doble de la densidad que tiene Nueva York[117]. Calcuta y Bangalore tienen más de 7.700 habitantes por kilómetro

cuadrado[118]. Shenzhen, la metrópoli china en rápida expansión que está al otro lado de la bahía donde se encuentra Hong Kong, tiene más de 5.700 habitantes por kilómetro cuadrado[119]. Estas densidades son muy compatibles con los servicios de tren y autobús, así como con los ascensores, pero hacen prácticamente imposible el uso del automóvil. El mundo será un lugar más seguro si el futuro de China se encamina hacia ciudades hiperdensas que sean más confortables gracias a la mejora de los transportes públicos y a la construcción de residencias de gran altura.

Sin embargo, también hay indicios preocupantes. Shanghái y Pekín, con sus 20 y sus 17 millones de habitantes respectivamente, son ciudades inmensas que tienen una densidad que es aproximadamente una décima parte de la de Nueva York y menos de la mitad (alrededor de 1.000 personas por kilómetro cuadrado) de la de Los Ángeles[120]. Tanto en la India como en China el uso del automóvil está aumentando de forma vertiginosa. En China se llegó en 2009 a los 60 millones de propietarios de vehículos de motor, y la tasa anual de incremento es superior al 30 por ciento. A este ritmo, al cabo de unos cuantos años más, en 2020, en China podría haber 500 millones de vehículos[121]. Mientras tanto, el Grupo Tata de la India saltó a las primeras planas de los periódicos por producir un coche que cuesta menos de 2.500 dólares[122]; si consigue lidiar con los atascos, el Grupo Tata podría llegar a poner detrás del volante a 1.000 millones de indios, y no cabe duda de que emitirían mucho carbono.

EN BUSCA DE UN ECOLOGISMO MÁS INTELIGENTE

Que unos estadounidenses locos por consumir energía —y yo formo parte de esa categoría— traten de convencer a los

asiáticos para que no consuman tanto desprende un poderoso tufillo a hipocresía. Un distinguido economista lo equiparó con «una nación de conductores de utilitarios todoterreno que tratase de decirle a una nación de ciclistas que no vayan en ciclomotor». Desde luego, mi incómoda existencia suburbana no es ningún modelo de vida ecológica. La única forma en que Occidente puede esgrimir autoridad moral alguna en materia de calentamiento global es empezar por poner orden en su propia casa. Mientras Estados Unidos encabece al mundo desarrollado en emisiones de carbono per cápita, nunca podremos convencer a China, la India y al resto del mundo en vías de desarrollo para que no hagan otra cosa sino emular nuestro propio estilo de vida intensivo en consumo energético.

Occidente también necesita adoptar una forma de ecologismo más inteligente. Durante la primera fase del movimiento ecologista, cuando el objetivo se limitaba a conseguir que a la gente le preocupara la naturaleza, la receta política exacta era menos importante que despertar la conciencia pública. Hoy hay mucho más en juego. No podemos refrendar todos y cada uno de los planes de conservación territorial sin tener en cuenta lo desencaminados o contraproducentes que puedan ser. Lo que tenemos que hacer es concentrarnos en aquellas propuestas que tengan un impacto positivo sobre el cambio climático.

El ecologismo inteligente exige reflexionar a fondo acerca de los efectos secundarios involuntarios de distintas políticas medioambientales y reconocer cuáles son en realidad más perjudiciales que beneficiosas. Los conservacionistas que se aseguran de mantener libre de nuevas construcciones el área de la bahía de San Francisco están impidiendo que se urbanice la zona más verde de Estados Unidos. La ley de conservación de la construcción significa, por tanto, que la construcción aumentará en las zonas más marrones del país. Los supuestos ecologistas que padecen la falacia del *Lorax* y luchan contra las urbanizaciones de alta densidad próximas a los núcleos urbanos

para conservar los espacios verdes locales están asegurando que la actividad constructora se traslade a los márgenes suburbanos y que la gente conduzca más.

El ecologismo inteligente tiene que adoptar los incentivos. La tasa de congestión de Ken Livingstone demostró el poder que tiene utilizar los precios para sacar a la gente de sus coches. Eso es algo que se puede hacer en otras ciudades. Podemos adoptar un impuesto sobre emisiones en todo el mundo que cobre a la gente por los perjuicios que causan sus emisiones de carbono. La cuantía concreta de ese impuesto tendrá que ser fijada por los expertos más cualificados para calibrar el verdadero coste de las emisiones de carbono, pero el principio fundamental deberíamos asumirlo todos: a menos que cobremos a la gente por el carbono que emite, no van a emitir menos carbono. Como es muy natural, a los adversarios del intervencionismo gubernamental les preocupa que ese tipo de políticas se convierta en una fuente suplementaria de ingresos para el gobierno, pero se puede hacer frente a esa inquietud mediante el compromiso público de devolver el impuesto a los ciudadanos en forma de dividendos energéticos, del mismo modo que el estado de Alaska paga a cada uno de sus ciudadanos un dividendo anual procedente de los ingresos del petróleo.

Los países más ricos también deberían ofrecer a los países pobres incentivos para que consuman menos energía. Podemos sermonear a los chinos acerca de la conveniencia de ser más franceses en lo tocante al consumo de energía, pero a menos que pongamos encima de la mesa algunos de nuestros propios recursos harán oídos sordos a nuestros sermones. Los obstáculos políticos a los que se enfrentaría esa clase de transferencias (que podríamos calificar de «dinero en metálico a cambio de no producir petróleo») son enormes. Ya puedo oír los chillidos de los aislacionistas. Pero también en este caso hay mucho en juego. Si el mundo desarrollado es capaz de subvencionar una tecnología más eficiente en cuanto a consumo energético en el

mundo en vías de desarrollo o, mejor aún, subvencionar el desarrollo de una tecnología más eficiente en cuanto a consumo energético que después pudiera regalarse a los países en vías de desarrollo, quizá en esos países se podría vivir mejor con un incremento moderado en el consumo de energía. Ahora bien, es poco probable que la eficiencia en el consumo de energía sea la única respuesta posible, porque, como nos recuerda la paradoja de Jevons, cuando los motores y los electrodomésticos se vuelven más eficientes, también se utilizan más.

Si el futuro va a ser más verde, entonces también tendrá que ser más urbano. Las ciudades densas ofrecen una forma de vida que supone conducir menos y viviendas más pequeñas que calentar y refrigerar. Quizá algún día seamos capaces de conducir y refrigerar nuestras viviendas casi sin emitir carbono, pero de momento y hasta entonces no hay nada más verde que el asfalto.

Por el bien de la humanidad y de nuestro planeta, en las ciudades está (y no puede ser de otro modo) el futuro. Existen varios modelos de prosperidad urbana que nos conducirán a ese futuro. El capítulo siguiente trata de los tipos de ciudad que prosperarán en este siglo y más allá de él.

CAPÍTULO 9

¿CÓMO PROSPERAN LAS CIUDADES?

Puede que Tolstói tuviera razón cuando dijo: «Todas las familias felices se parecen entre sí; las infelices lo son cada una a su manera»[1]. Sin embargo, entre las ciudades son los fracasos los que guardan cierta semejanza entre sí, mientras que los éxitos siempre tienen algo de singular. Alguien que recorriera los barrios de Leipzig, llenos de viviendas desocupadas y con las ventanas tapadas por tablones, podría muy bien creer que está en Detroit. Las viviendas vacías desprenden una impresión deprimente muy parecida, estén en Inglaterra o en Ohio. Sin embargo, nadie podría confundir jamás Bangalore con Boston o Tokio con Chicago. Las ciudades prósperas siempre desprenden una abundancia de energía humana que se expresa de formas distintas y define su propio espacio idiosincrásico.

Las pasarelas con aire acondicionado que comunican entre sí a las torres resplandecientes del centro de Hong Kong están llenas de la clase de sucursales comerciales que se pueden encontrar en varios continentes, y no obstante pocas personas creen que podrían encontrarse en otro lugar que no fuera Hong Kong. En Tokio y Singapur también hay torres altas y franquicias, pero ninguna de esas dos ciudades tiene la menor semejanza con Hong Kong ni se parecen entre sí. Mientras que

Hong Kong es una ciudad decididamente multicultural, Tokio es una ciudad profundamente japonesa dotada de una sensibilidad especial que a los extranjeros les resulta muy difícil comprender. Singapur es una ciudad aún más abierta a los occidentales que Hong Kong, pero sus calles están menos concurridas y sus reglas son mucho más estrictas. En las tres ciudades se come de maravilla, pero sus respectivas cocinas también son muy distintas. Nadie confundiría el atún crudo con el pato a la cantonesa o esa mezcla multiétnica que hace que degustar la cocina de Singapur sea una experiencia tan deliciosa.

Ahora bien, todas las ciudades prósperas tienen una cosa en común. Para prosperar, una ciudad tiene que atraer a personas inteligentes y permitir que colaboren unas con otras. Sin capital humano no hay ciudad próspera. Hoy en día, sobre todo en el mundo desarrollado, lo habitual es que las personas cualificadas hayan recibido una buena educación en colegios tradicionales, pese a que tiendan a adquirir sus conocimientos más importantes después de licenciarse. Otras veces, como sucede hoy en día en las ciudades más pobres, el capital humano tiende a adoptar la forma de empresarios inteligentes y enérgicos que, al igual que Henry Ford o James Watt, tienen una formación académica muy escasa. Las mejores ciudades son las que ofrecen una mezcla de tipos de formación y de carreras universitarias para quienes empiezan en la vida con menos y acaban con más.

Sin embargo, distintas ciudades han encontrado formas diferentes de atraer a la gente con talento. En algunos casos, lo que atrae a las personas cualificadas es el poder político en estado puro o unas políticas sensatas que favorezcan al sector empresarial. En el siglo XVII Tokio se convirtió en una de las ciudades más grandes del mundo cuando el sogunato Tokugawa la convirtió en la capital de facto de Japón[2]. Trescientos años más tarde, sigue atrayendo a la flor y nata del país. Hong Kong y Singapur han prosperado a fuerza de imponerse como bastiones de la libertad de mercado y del imperio de la ley en

una parte del mundo que es propensa a ser muy caótica.

En otras ciudades, como Boston, una larga tradición de enseñanza superior sigue cosechando frutos. En Mineápolis y Atlanta, las universidades locales también sirven de anclas de sus respectivas economías urbanas. La gente cualificada acude a otros lugares por la calidad de vida, por ejemplo, por los placeres que definen a París y que cierto jeque espera que estimulen a Dubái. Por último, en una ciudad que disponga de atractivos añadidos suficientes, como Chicago, podría resultar ventajoso suprimir barreras a la construcción para convertirse así en un lugar más barato en el que vivir que la competencia.

En este capítulo, paso revista a los caminos hacia la prosperidad emprendidos por diferentes ciudades. No solo no existe una fórmula única que conduzca al prestigio urbano, sino que muchas veces las fuentes de la prosperidad son muy específicas de cada país. No cabe duda de que a Detroit podría irle muy bien si, como Tokio, se convirtiera en capital de un país muy centralizado en el que hubiese muchas universidades financiadas por el Estado, pero ¿de qué forma exacta podría ayudar este dato tan poco sorprendente al alcalde Bing? El «cinturón de óxido» podría beneficiarse de una comprensión matizada de las fuentes idiosincrásicas de la prosperidad de Tokio o de Singapur para guardarse de imitarlas a ciegas y extraer las lecciones locales apropiadas de unas remotas historias de prosperidad urbana.

La ciudad imperial: Tokio

En 1590, el señor de la guerra Hideyoshi unificó Japón. Al morir, su aliado Tokugawa Ieyasu le sustituyó como señor del Japón, y la sede de su nuevo castillo, Edo, se convirtió en capital de hecho del país[3]. El impotente emperador continuó

viviendo en Kioto rodeado de cerezos en flor, pero las auténticas tareas de gobierno se realizaban en la ciudad que acabó rodeando a los sogunes de Tokugawa.

El poder que ejercían los sogunes en Japón era mucho mayor que el que tenían los monarcas europeos de la misma época en sus propios países. Aproximadamente la mitad de los ingresos procedentes del cultivo del arroz pasaban por sus manos[4]. Cuanto más centralizado esté un gobierno, mayor es la capital, porque la gente se siente atraída por el poder como las hormigas por un picnic[5]. Las democracias que funcionan bien consiguen otorgar derechos políticos incluso a personas que viven muy lejos de las sedes del poder, pero ese no suele ser el caso de las dictaduras. Como consecuencia, en las dictaduras las ciudades más grandes, que casi siempre son las capitales, suelen contener como promedio un 35 por ciento de la población urbana del país[6]. En las democracias estables, las ciudades más grandes contienen aproximadamente solo un 23 por ciento de la población urbana del país[7]. A finales del siglo XVIII, Edo tenía un millón de habitantes, lo que la convertía en una de las dos o tres ciudades más grandes del mundo[8].

El sogunato Tokugawa fue derrocado en 1868, cuando la restauración Meiji restableció el poder imperial, si bien eso hizo poco para reducir el tamaño de Edo[9]. El emperador Meiji trasladó su corte de Kioto a Edo, y la rebautizó con el nombre de Tokio, o Capital Oriental[10]. El castillo del antiguo sogún se convirtió en el palacio imperial, y sigue siéndolo en la actualidad[11]. Desde 1868, Tokio ha sido el centro político de un país próspero y políticamente centralizado, y eso garantiza su prosperidad como ciudad.

Después de la restauración, y a medida que se abrió al comercio con Occidente, Japón fue desarrollándose. Incluso antes de la restauración Meiji, el nivel de educación era alto, lo que ayudó a efectuar la transición a la industrialización de manera rápida y eficaz. Desde 1945, la historia de Japón ha sido

la de una de las grandes historias de éxito económico mundial, incluso teniendo en cuenta la «década perdida» de estancamiento económico que se produjo durante el decenio de 1990.

Incluso en 1960, cuando el país todavía era pobre, su población estaba asombrosamente bien formada[12]. En aquel entonces, los ingresos medios de los japoneses eran inferiores a los de los argentinos o chilenos y aproximadamente la mitad de los de Francia. Pero de promedio, los varones japoneses habían estudiado durante 7,4 años, lo que era bastante más que en Francia, Holanda o España[13]. Esa educación fue el trampolín para el despegue económico del país, y garantizó que Tokio fuera una ciudad bien abastecida de gente cualificada. La poderosa capital nipona estaba destinada a atraer a gran parte de las grandes figuras del país.

Durante la década de 1980, cuando Japón parecía dotado de una capacidad permanente para el crecimiento económico, los expertos atribuían su prosperidad a cualquiera de sus muchas idiosincrasias cuando no a todas, entre ellas el agresivo apoyo que el gobierno daba a empresas particulares y a industrias enteras, como los sectores de la electrónica y el automóvil. Durante largo tiempo, el Ministerio de Comercio Internacional e Industria (MITI, en sus siglas en inglés) financió y apoyó de otras formas a un gran número de empresas[14].

Pero a pesar de que el MITI emplease a muchos más expertos de los que pudiera aspirar a contratar cualquier ciudad o agencia estatal de desarrollo económico, tendía a elegir a perdedores en lugar de a ganadores[15]. Las políticas industriales no siempre son equivocadas (más adelante hablaré del éxito de Singapur), pero los fracasos del MITI sirven de advertencia para los líderes municipales que quieran jugar a capitalistas de riesgo. El poderío económico de Japón se debe al nivel de formación de sus trabajadores y empresarios, no a la pericia de los planificadores económicos del gobierno.

No obstante, el poder de la burocracia gubernamental de Tokio ayuda a explicar por qué la capital del país llegó a ser tan grande. A las empresas les venía bien estar cerca del MITI si querían obtener su apoyo, y estar cerca de la Dieta japonesa y de la inmensa burocracia nipona sigue siendo valioso. Al igual que en otros países muy centralizados, como Francia, los jóvenes japoneses de mayor talento suelen iniciar su carrera trabajando para una agencia gubernamental como el MITI, donde adquieren contactos que bien podrían rendirles servicios a lo largo de toda su vida. El talento se concentra en torno al poder, y Tokio se convirtió en una inmensa aglomeración de actividad política, negocios y ocio.

La estructura física de Tokio refleja esa realidad. En el centro de la ciudad está el palacio del emperador, rodeado de grandes extensiones de terrenos inaccesibles para los simples mortales salvo un día al año. Más allá de los terrenos del palacio hay inmensos edificios gubernamentales que constituyen el centro neurálgico del enorme sector público japonés. Los distritos empresariales y las áreas de esparcimiento urbano, como el sector de compras de Ginza, están un poco más allá. Tokio es como una combinación de Washington y de Nueva York.

Sin embargo, Tokio tiene un tamaño razonable, y en muchos aspectos es un modelo para muchas megalópolis asiáticas. Puede que la burocracia japonesa sea incapaz de superar a los capitalistas de riesgo privados, pero fue lo bastante sensata como para permitir que Tokio creciera hacia arriba y para poner en pie un excelente sistema de transporte público. Las calles son limpias y seguras. El telón de seda de la hermética cultura nipona sigue siendo relativamente difícil de levantar para los extranjeros, y eso garantiza que Tokio nunca rivalizará con Nueva York o Londres como polo de atracción del talento mundial, pero en Japón hay mucha gente inteligente y bien educada. Mientras esas personas sigan acudiendo a Tokio para estar cerca unas de otras y del gobierno de la nación, Tokio

seguirá siendo uno de los modelos de ciudad próspera.

La ciudad bien administrada: Singapur y Gaborone

Gran parte del mundo padece unos gobiernos espantosos, y eso puede ser ventajoso para las ciudades bien administradas. Algunos de los ejemplos más sobresalientes de esta clase de ciudades son antiguos puestos de avanzada de la Compañía Británica de las Indias Orientales, como Hong Kong y Singapur. Mientras que Tokio se convirtió en una gran ciudad por ser el centro de un país que estaba desarrollándose rápidamente, Hong Kong y Singapur han prosperado porque eran ciudades situadas al margen de las grandes naciones junto a las que estaban situadas. Prosperaron porque ofrecieron a las empresas un gobierno mejor que los Estados vecinos, así como normas aplicadas de forma equitativa y que favorecían la inversión. Sus instituciones políticas atrajeron al capital humano que las llevó a convertirse en grandes ciudades.

La prosperidad de la Compañía Británica de las Indias Orientales también debió mucho a su capacidad para atraer y alentar a individuos dotados de talento, como Thomas Stanford Raffles, hijo de un traficante de esclavos nacido en alta mar, cerca de la costa jamaicana[16]. El padre de Raffles murió en la ruina cuando este tenía catorce años, y el muchacho ingresó en la Compañía de las Indias Orientales como administrativo. Diez años después, fue a Malasia como subsecretario del gobernador local de la Compañía y allí se sumergió en el estudio de todo lo que tuviera que ver con la cultura malaya. Después de ayudar a dirigir la conquista británica de Java durante las guerras napoleónicas, a Raffles se le concedió potestad para actuar en Indonesia, donde hizo gala de esa mezcla, tan extraña pero a la vez tan inglesa, que combina una impresionante erudición

amateur, la convicción de estar cumpliendo una misión moral y las ambiciones bucaneras.

Su *Historia de Java,* escrita en 1817, sigue siendo una lectura muy actual. Raffles fue un apasionado de la flora y de la fauna, y tuvo como mascota a un ejemplar de oso malayo[17]. Más adelante se convirtió en el primer presidente del zoo de Londres. Pese al oficio de su padre, Raffles prohibió el tráfico de esclavos, así como el de opio. Más importante, fue él quien negoció el trato que permitió a la empresa para la que trabajaba establecer una factoría en una isla llamada Singapur, o «ciudad del león», a muy escasa distancia de la península malaya[18].

A lo largo de los siguientes 140 años, salvo durante la época en que estuvo ocupada por los japoneses (durante la Segunda Guerra Mundial), Singapur fue una de las más lustrosas joyas de la corona británica. La ubicación de la isla, situada en el estrecho entre Malasia y Sumatra, la convirtió en un puerto ideal donde se cruzaban todas las rutas marítimas asiáticas. Ese puerto, y el imperio de la ley impuesto por Inglaterra, atrajeron a los mercaderes de la diáspora china que huían del caos de su país.

En 1850, estalló una rebelión en la provincia china de Guangdong, y en la conflagración subsiguiente murieron 25 millones de personas[19]. Doce años después, sin que la guerra hubiera terminado todavía, Lee Bok Boon abandonó Guangdong para acogerse a la seguridad de las Colonias del Estrecho, administradas por los británicos, que incluían a Singapur. Su familia prosperó, y su bisnieto Lee Kuan Yew se educó en el Raffles College de Singapur y luego en Cambridge. Cuando los japoneses ocuparon Singapur, Lee se convirtió en un empresario adolescente que vendía pegamento hecho a base de almidón de tapioca. Tras la Segunda Guerra Mundial trabajó como abogado y se convirtió en uno de los líderes de la lucha por la independencia. En un principio, Singapur se separó de Gran Bretaña para convertirse en parte de Malasia, pero en 1965 las irreconciliables diferencias entre Lee, puritano e

intelectualmente feroz, y el líder hedonista y aristocrático de Malasia condujeron al establecimiento de Singapur como ciudad-Estado independiente[20].

En tanto primer ministro de la isla, Lee se enfrentaba a desafíos inmensos. Su feudo, de una extensión de 562 kilómetros cuadrados, tenía una población de 1,9 millones de habitantes pero carecía de recursos alimentarios o de agua y estaba rodeado por dos gigantes hostiles: Malasia e Indonesia[21]. De haber apostado por el éxito de aquella minúscula urbe, ni el propio Raffles habría tenido grandes expectativas de verlo convertido en realidad. Sin embargo, finalmente se demostró que una ciudad aislada, sin interior rural de ninguna clase, puede no solo sobrevivir sino también prosperar.

En 1965, los ingresos de los habitantes de Singapur equivalían a una quinta parte de los de los habitantes de Estados Unidos[22]. Sin embargo, en el transcurso de los cuarenta años siguientes, la economía de la ciudad-Estado creció a un ritmo medio de un 8 por ciento anual, lo que representa una de las tasas de crecimiento más elevadas del mundo[23]. Durante la década de 1960, Singapur era una aglomeración de chabolas en la que los retretes interiores constituían algo excepcional[24]. En la actualidad, Singapur es una resplandeciente urbe del Primer Mundo que tiene uno de los productos interiores brutos mayores del planeta[25].

La prosperidad de Singapur se debe a la asombrosa capacidad de una densa aglomeración de personas inteligentes para innovar y prosperar cuando gozan de la suerte de tener un sector público asombrosamente competente. Lee aplicó una combinación incongruente pero extremadamente exitosa de libertad de mercado e industrialización dirigida por el Estado. Heredó la afición de Raffles por el paternalismo, por subvencionar el ahorro, por multar a la gente por faltas como escupir y por gravar el consumo de alcohol con grandes impuestos. Singapur

no tiene ningún problema en atraer a jugadores extranjeros a un inmenso y nuevo complejo de casinos, pero no anima a apostar a sus propios ciudadanos: solo por entrar en el casino están obligados a pagar más de setenta dólares[26].

Al igual que Japón, Singapur invirtió en educación. En 1960, el adulto medio de Singapur solo había asistido al colegio durante un promedio de tres años, es decir, un promedio de tiempo inferior al de Lesotho o Paraguay y menos de la mitad de la cifra correspondiente a Japón[27]. En el año 1995, unos adolescentes de Singapur se pusieron a la cabeza del mundo en las Pruebas Internacionales de Matemáticas y Ciencias, y desde entonces Singapur no ha dejado de ser nunca uno de los países participantes mejor clasificados[28]. Esas puntuaciones son la consecuencia de un compromiso nacional con el capital humano de cosecha interna, pero la mano de obra cualificada de Singapur también se debe al influjo de talento extranjero atraído por políticas sensatas y unas instituciones jurídicas fiables.

La política industrial de Singapur parece haber tenido más éxito que la de Japón, probablemente porque Lee Kwan Yew obró más como educador que como capitalista de riesgo. Al orientar a sus conciudadanos primero hacia la fabricación de prendas textiles, luego hacia la electrónica y después hacia la producción biomédica, Lee les forzó a adquirir nuevos conocimientos y capacidades.

En países como Irlanda e Israel, se han desperdiciado décadas en luchas de facciones por la tierra. Los éxitos de Singapur ponen precisamente de relieve la irrelevancia de la superficie terrestre. La ciudad-Estado prosperó no solo a pesar de su falta de territorio, sino seguramente porque disponía de tan poco espacio. Precisamente porque Singapur disponía de tan pocos recursos naturales, Lee tuvo que adoptar políticas sensatas que atrajesen al capital internacional. En la actualidad existe una extensa literatura que da fe de la perversa tendencia que tienen los beneficios extraordinarios procedentes de recursos naturales a

perjudicar a los países, al permitir no solo la supervivencia de políticos corruptos, ineptos o destructivos, sino también la de sus políticas[29].

Gran parte del Tercer Mundo se he enfangado en la corrupción. Lee comprendió que los inversores del Primer Mundo querían el imperio de la ley, no los sobornos anónimos, y sacó a Singapur del Tercer Mundo dándoles eso exactamente. Lee defendió la independencia judicial. Para asegurarse de la honradez de sus funcionarios, les pagó sueldos elevados y aumentó todavía más las penalizaciones por negligencia o conducta malintencionada[30]. En *La pantera rosa,* el inspector Clouseau ofrece una inverosímil explicación sobre los prohibitivos abrigos de piel de su esposa cleptómana atribuyéndolos a su frugalidad como ama de casa. En Singapur los gastos de madame Clouseau habrían sido suficientes para condenar al inspector, pues un estilo de vida despilfarrador bastaría para demostrar la culpabilidad de un funcionario público. En cualquier caso, allí «Clubber» Williams, el agente de policía neoyorquino que tenía un yate y una casa en el campo, jamás habría podido irse de rositas diciendo que había especulado con éxito en la industria inmobiliaria japonesa.

En Singapur, hace mucho que el imperio de la ley está complementado con una excelente infraestructura, sobre todo el puerto. El Banco Mundial considera que Singapur tiene la mejor logística posible para el comercio y el transporte[31]. Las buenas infraestructuras y el imperio de la ley contribuyeron a atraer a extranjeros que trajeron su formación consigo, y Singapur facilita sobremanera que acudan gracias a una aerolínea nacional y un aeropuerto magníficos.

En parte, Singapur atrae a expatriados gracias a una calidad de vida asombrosamente alta teniendo en cuenta su minúscula superficie terrestre, su falta de recursos naturales y su sofocante ubicación (está en el mismísimo ecuador). Mientras que Nueva York pudo importar agua fácilmente del norte del estado a

través del acueducto Croton, Singapur no tiene interior y carece de agua propia. Hasta hace poco tenía que importar gran parte de su agua de Malasia, pero ha superado este problema mediante la construcción de plantas de destilado y un Deep Tunnel Sewerage System (Sistema de Alcantarillado mediante Túneles Profundos) cuya construcción costó 36.500 millones de dólares, y que fue nombrado Proyecto de Agua del Año en 2009 con motivo de su «contribución a la tecnología del agua y la protección medioambiental». El sistema discurre durante 48 kilómetros, a 20 metros o más bajo la superficie terrestre, recolectando aguas residuales y después reciclándolas[32].

Sería de esperar que en la segunda nación más densamente poblada del mundo hubiera atascos, pero por las calles de Singapur se circula con fluidez, ya que se adoptaron las tasas por congestión en 1975[33]. El sistema de Lee Kwan Yew, que en principio era sencillo, ha evolucionado continuamente, y en la actualidad los arcos de recaudación de peajes cobran de forma electrónica a los automóviles en toda la ciudad. Cada coche tiene que estar equipado con un transpondedor ligado a una fuente de fondos, y el resultado es que en esta densa ciudad asiática la conducción resulta fácil. Los autobuses recorren con rapidez unas vías despejadas. Para distancias más largas, la ciudad dispone de una red ferroviaria segura y veloz. La duración media de los trayectos es de aproximadamente treinta y cinco minutos pese a que con frecuencia las viviendas estén muy lejos del centro de la ciudad[34].

Las calles de Singapur son seguras, limpias y suelen estar flanqueadas por árboles. Lee Kwan Yew comprendió que la ciudad del león solo podría mantener sus espacios verdes creciendo hacia arriba, y en 2009 había 42 edificios que superaban los 150 metros de altura, más del triple de la cifra correspondiente tanto para Londres como para París[35]. A los estadounidenses que visitan Singapur se les puede disculpar por preguntarse por qué sus propias ciudades no parecen tan bien

administradas.

La prosperidad de la capital de Botsuana, Gaborone, en el sur de África, es menos extrema que la de Singapur, pero quizá sea todavía más asombrosa, dados los problemas que han afectado a tantos de sus vecinos. Ambas ciudades han recurrido a una gestión rigurosa para superar la miseria y la corrupción que caracterizan a tantas ciudades en el mundo en vías de desarrollo. Cuando Botsuana se independizó de Gran Bretaña en 1966, era uno de los países más pobres del planeta. A lo largo de los 35 años siguientes, quizá haya experimentado un crecimiento del PIB más rápido que cualquier otro país[36], y ahora es una de las dos o tres naciones más prósperas del África subsahariana[37]. Gaborone fue fundada en 1965, pero en la actualidad tiene unos 200.000 habitantes, alrededor de un 10 por ciento de la población del país[38].

La prosperidad de Botsuana se debe a un buen gobierno y a los recursos naturales. El primer presidente del país, Seretse Khama, que dirigió el país durante catorce años, era un jefe tribal tradicional y un abogado formado en Oxford. Como Lee Kwan Yew, Khama luchó contra la corrupción, mantuvo bajos los impuestos y protegió los derechos de propiedad. En gran parte de África, los dones de la naturaleza, como pueden ser los diamantes en el caso de Botsuana, han conducido a guerras civiles; sin embargo, Botsuana ha empleado sus recursos naturales para financiar inversiones en capital humano y físico[39]. Entre 1965 y 2000, la duración media del periodo de escolarización de la población de Botsuana pasó de 1,34 a 5,4 años, lo que convierte a este país en uno de los lugares con un mayor nivel de educación del África subsahariana[40].

El crecimiento de Gaborone ha sido paralelo al de Botsuana, y entre 1971 y 2001 se multiplicó por diez[41]. Su línea del horizonte, modesta y moderna, fue construida en los límites del

país, junto a la vía férrea que conduce a Pretoria. Los transportes públicos funcionan bien, y están bien comunicados con el mundo exterior. Y en Gaborone se encuentran dos de los campus de la Universidad de Botsuana, la fuente principal de educación superior del país.

Al igual que gran parte de África, Gaborone ha padecido terriblemente como consecuencia del sida, pero la respuesta del gobierno a la plaga, consistente en entregar gratuitamente drogas antirretrovirales a todo el mundo, ha sido humanitaria y moderadamente eficaz[42], y se ha logrado aumentar de forma sustancial la esperanza de vida de los seropositivos[43]. Nadie podría confundir Gaborone con París, pero entre las ciudades africanas la suya es una historia de éxito asombrosa, fundamentalmente porque tiene un gobierno eficaz. En las ciudades más pobres del mundo, la prosperidad es ante todo la consecuencia de unas instituciones políticas decentes e inversiones en educación, y eso ha convertido a Gaborone en una ciudad que funciona bien.

La ciudad inteligente: Boston, Mineápolis y Milán

Singapur y Gaborone son modelos imperfectos para ciudades que no son ni Estados independientes ni capitales nacionales. Tampoco pueden servir de ejemplo para ciudades situadas en regiones donde la regla son políticas económicas decentes. En parte, Singapur prosperó gracias a las inversiones en educación y la puesta en práctica de políticas económicas que la distinguieran marcadamente de sus vecinos. Ninguna ciudad norteamericana, europea, india o china tiene semejante grado de control político. En países más grandes, la mayor parte de la política económica se determina a nivel estatal, no a nivel municipal. En términos generales, en Europa y Estados Unidos

el imperio de la ley está relativamente bien asentado, de manera que nadie va a destacar demasiado en ese apartado. La capacidad de cualquier ciudad de un gran país para determinar su propio nivel de educación también es más limitada, pues lo más habitual es que los emigrantes se hayan educado en otras partes.

Es más, el azar histórico ha desempeñado un gran papel a la hora de determinar qué ciudades estadounidenses son las que gozan de mejor nivel de educación y, en muchos casos, cuáles son las más prósperas. La mayor parte de las diferencias en el rendimiento universitario en 2000 pueden explicarse, en términos estadísticos, acudiendo a los niveles educativos de 1940[44]. Si menos del 5 por ciento de la población adulta de una determinada zona tenía un título universitario en 1940, un promedio de menos del 19 por ciento de la población de esa zona tenía un título universitario en 2000[45]. Si más del 5 por ciento de la población adulta de una determinada zona tenía un título universitario en 1940, entonces un promedio del 29 por ciento de la población de esa zona tenía un título universitario en 2000[46]. Podemos comprobar esos efectos incluso remontándonos mucho más atrás en el tiempo. Al igual que Nueva York, Boston se ha recuperado de forma espectacular a partir de la década de 1970, y ese renacimiento es tan deudor de decisiones tomadas en la década de 1630 como de cualquier iniciativa política reciente.

La ciudad de Boston fue fundada por John Winthrop y sus amigos por razones en gran medida religiosas. Winthrop se trasladó al Nuevo Mundo porque «a la Iglesia se le rendirá un gran servicio llevando el Evangelio a aquellas partes del mundo, ayudando a los gentiles a llegar a la plenitud y construyendo un baluarte contra el reino del Anticristo que los jesuitas intentan poner en marcha por aquellos lares»[47]. La histeria antijesuítica de Winthrop y sus compañeros habla bastante mal de ellos, pero su temerosa competencia con Roma fue el punto de partida del éxito de Boston desde el punto de vista pedagógico.

Al igual que muchos protestantes, los primeros bostonianos consideraban que la lectura de la Biblia era el medio más seguro de conocer la voluntad divina. Creían que la educación era la pieza clave de aquel «baluarte contra el reino del Anticristo», por lo que en 1635 fundaron la Boston Latin School[48]. Al año siguiente, destinaron 400 libras esterlinas, más de la mitad de los ingresos fiscales de la colonia, a fundar una universidad[49]. Otras 375 libras y 400 libros salieron del patrimonio de John Harvard, un pastor puritano educado en Cambridge[50]. Estas inversiones convirtieron a Massachusetts en «una federación de parroquias compuestas por laicos que eran devotos de la religión del libro, quizá las personas más cultas del mundo en aquel entonces»[51].

El capital humano de Boston era importante, porque en la ciudad y la región circundante había muy poco que mereciera la pena exportar. El clima de Nueva Inglaterra es muy semejante al de la vieja Inglaterra, por lo que Boston no podía enviar al otro lado del Atlántico gran cosa que los ingleses no pudieran obtener a mejor precio más cerca de casa. Y no obstante, los bostonianos querían adquirir bienes manufacturados en Europa, como armas de fuego y Biblias, por ejemplo. En sus primeros años, Boston operó como una especie de negocio piramidal de la época colonial: la primera oleada de inmigrantes vendía artículos elementales de supervivencia (como comida y alimentos) a la siguiente que, como el propio John Harvard, traía dinero consigo.

El problema de los negocios piramidales es que exigen un crecimiento externo exponencial, y el crecimiento de Boston se estancó cuando a raíz de la guerra civil inglesa se estableció una *commonwealth* protestante en la madre patria. Más tarde la ciudadanía de Boston intentó poner en marcha un montón de experimentos destinados a recaudar fondos, como fundiciones e imprentas, pero la primera reinvención de la ciudad fue más deudora de la suerte que de la habilidad. En 1647, se desató una

hambruna en las colonias azucareras de las Indias Occidentales[52]. Los hacendados enviaron barcos al norte para buscar alimentos, y uno de ellos llegó hasta el puerto de Boston. Así comenzó el comercio triangular que sería el puntal de la prosperidad de Boston durante la era colonial. La ciudad exportaba mercancías básicas a las colonias sureñas, donde la tierra y los esclavos eran demasiado valiosos como para invertirlos en la producción de alimentos y madera; dichas colonias, a su vez, exportaban azúcar y tabaco al Viejo Mundo. Los bienes manufacturados se exportaban a Boston, cuyos habitantes los compraban con el dinero obtenido de la venta de alimentos y madera al Caribe[53].

La ventaja de Boston, en calidad de primer motor de este comercio, no estaba destinada a ser eterna. Nueva York tenía un río mejor y estaba más cerca del sur, mientras que Filadelfia estaba rodeada de ricas tierras de labranza. A comienzos del siglo XIX Boston volvió a tambalearse y se reinventó a sí misma de nuevo. Las mismas mejoras en la tecnología marítima que convirtieron a Nueva York en el eje del transporte transatlántico permitieron a los marinos de Boston crear una red de comercio global. Unos viajes veloces y más largos redujeron el coste relativo de tener a Boston como punto de partida e incrementaron el valor del capital humano marino de la ciudad, acumulado a lo largo de siglos de actividad marítima. La ciudad disponía de unos marinos y unos mercaderes de primera, que organizaron redes comerciales en lugares tan lejanos como China y Sudáfrica[54].

No obstante, ese capital humano se desvalorizó cuando aparecieron los barcos de vapor, y a mediados del siglo XIX Boston tuvo que reinventarse otra vez, en esta ocasión en torno a la actividad industrial. El vástago de una familia de armadores educado en Harvard, Francis Cabot Lowell, había viajado a Inglaterra en 1810 y cuando regresó trajo consigo el entendimiento de cómo funcionaban los telares mecánicos de

Manchester[55]. Las fábricas de Lowell utilizaban energía suministrada por los ríos de las afueras de la ciudad, pero a medida que el tamaño de los motores se fue reduciendo, las fábricas fueron trasladándose al interior urbano.

Durante el siglo XIX, el *establishment* intelectual de la zona floreció al mismo tiempo que resurgía su economía, y diversos elementos pertenecientes al efervescente mosaico religioso de Boston fundaron nuevas universidades[56]: los universalistas fundaron Tufts en 1852, los jesuitas fundaron el Boston College en 1863, los metodistas fundaron la Boston University en 1871, y un abogado convertido en predicador laico fundó Wellesley en 1875. Hecho todavía más trascendente, se estaban constituyendo nuevas instituciones para transmitir conocimientos técnicos, como la Lawrence Scientific School, en Harvard, y el MIT, una *land-grant university*(15).

Durante el siglo XX, en muchas ciudades se esfumaron las ventajas que habían aportado el ferrocarril y las fábricas; hacia la década de 1970, Boston era como un cascarón vacío. El precio de los inmuebles estaba muy por debajo del coste de construcción; los conflictos étnicos, perfectamente representados por una batalla colosal en torno al transporte escolar, estaban desgarrando la ciudad. Y, sin embargo, Boston, al igual que Nueva York, logró reinventarse una vez más, y en esta ocasión esa reinvención se debió en gran medida a las instituciones educativas que había construido a lo largo de siglos.

La clave de la prosperidad posindustrial de Boston han sido la ingeniería, la informática, los servicios financieros, las consultorías de gestión y la biotecnología, sectores todos ellos que dependen estrechamente de la enseñanza. Junto con su compañero de habitación de la universidad, un joven ingeniero del MIT llamado Vannevar Bush fundó la American Appliance Company, que luego se convertiría en Raytheon y que ha dedicado los últimos 85 años a investigar las aplicaciones comerciales de la ciencia de vanguardia, en particular la de los

misiles[57]. El actual cuartel general de Raytheon, en la vieja ciudad relojera de Waltham, da a la Ruta 128, al otro lado del embalse de Cambridge, un corredor tecnológico que en otro tiempo rivalizó con Silicon Valley como centro informático[58]. Durante las décadas de 1950 y 1960, los ingenieros del MIT y de Harvard fundaron empresas como Wang Laboratories y Digital Equipment Corporation (DEC), que se asentaron en toda el área de Boston y compitieron con IBM por su parte de una industria informática en expansión[59]. En su momento de máximo apogeo, Wang llegó a tener 30.000 empleados y DEC más de 120.000[60]. Incluso antes de que Wang y DEC quebraran, la economista AnnaLee Saxenian, de Berkeley, ya había pronosticado la decadencia de la industria informática de Boston recurriendo al argumento de que las empresas de la ciudad, metidas en sus parques empresariales aislados, habían perdido la ventaja que proporciona la densidad urbana[61].

Por suerte, Boston estaba generando una gran cantidad de nuevas tecnologías para compensar la desaparición de su industria informática. Al igual que Nueva York, hace mucho que Boston es una ciudad innovadora en materia de servicios financieros. Las primeras sociedades fiduciarias fueron fundadas en 1827[62] y los primeros fondos de inversión y fondos de inversión cerrados[63] se fundaron en fecha tan temprana como la década de 1890. El más exitoso de todos los fondos de Boston, Fidelity Investments, estuvo dirigido durante mucho tiempo por Edward C. Johnson II, un típico producto (con pajarita y todo) de Exeter, Harvard College y la facultad de Derecho de Harvard. La visión de futuro que tenía para Fidelity incluía las inversiones arriesgadas, la venta de fondos a un mercado de masas y, por encima de todo, la fetichización de las investigaciones de bolsa serias y concienzudas, aspectos todos ellos que se han convertido después en rasgos característicos de la industria financiera estadounidense.

En Boston también nacieron en 1886 las asesorías de gestión

de empresas, cuando un químico del MIT, Arthur D. Little, fundó su propia empresa de investigaciones científicas *freelance*[64]. A lo largo de los últimos 120 años, esta empresa ha podido alardear de muchas innovaciones, que van desde las máscaras de oxígeno de altura a tecnologías informatizadas de inventariado y el sistema de reservas pionero SABRE, de American Airlines. Más importante todavía, Arthur D. Little fue una escuela para gente inteligente como Jack Treynor y Fischer Black, y dio lugar a empresas derivadas, como el Boston Consulting Group, que a continuación generó sus propias empresas derivadas, como Bain y Company[65].

La región de Boston ha sido durante mucho tiempo un semillero de la investigación biomédica. Los profesores de la Escuela de Medicina de Harvard ya estaban realizando autopsias en una pequeña capilla de Harvard Yard, donde suelo enseñar yo, antes de que Estados Unidos tuviera una Constitución. Ahora bien, tratar solo a los propios conciudadanos no suele generar ingresos suficientes para financiar innovaciones futuras, de modo que para que el conocimiento médico contribuya a la prosperidad de una ciudad, esta tiene que descubrir formas de «exportar» sanidad. Boston exporta su formación atrayendo a sus hospitales a personas que no son de Boston para recibir tratamiento, del mismo modo que los no bostonianos acuden en masa a sus universidades. Boston también exporta su pericia biomédica de forma más directa, diseñando y vendiendo nuevas tecnologías de la salud.

Boston Scientific, que comenzó en Watertown, fue una de las primeras empresas pioneras en aparatos médicos minúsculos, y desde entonces la región ha generado un montón de empresas de investigación biomédica, como Biogen y Genzyme, que se benefician del capital humano de la zona. Las empresas extranjeras, como Novartis, también han acudido a Cambridge por sus trabajadores cualificados. La oficina de Novartis en Cambridge se encuentra en la antigua sede de la New England

Confectionary Company, fabricante de las obleas Necco[66]. Hubo una época en la que los economistas urbanos pensaban que Cambridge jamás podría sobrevivir a la decadencia de su industria de golosinas, pero subestimaron la capacidad de reinventarse a sí mismas que tienen las ciudades con habitantes cualificados.

Es posible que mucha gente diera a Mineápolis por perdida, pues entre 1950 y 1980 su población se redujo en un 30 por ciento y difícilmente podía considerársela como una candidata para el renacer urbano[67]. Los inviernos de esta ciudad hacen que el clima de Boston parezca templado y agradable, y las ventajas derivadas de su ubicación junto a un río se tornaron en buena medida irrelevantes tras la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, Mineápolis, al igual que Boston y Nueva York, ha resurgido de sus cenizas. En 2009, los ingresos per cápita en el área metropolitana de Mineápolis fueron de 475.000 dólares, lo que la convertía en el área metropolitana con mayores ingresos del Medio Oeste y la número 25 del país[68].

El secreto de la prosperidad de Mineápolis reside en la educación: el 47,4 por ciento de los adultos de la ciudad tiene un título universitario, lo que la convierte en la séptima área metropolitana con más de un millón de habitantes con mayor nivel de formación de Estados Unidos[69]. Los luteranos escandinavos que fueron los primeros colonos de la región trajeron consigo la fe en la enseñanza, pero el alto nivel cultural de la población de Mineápolis se debe ante todo a la Universidad de Minnesota. Todas las historias de éxito más asombrosas de la ciudad guardan alguna relación con dicha institución.

Medtronic, que tiene unos ingresos anuales de 14.600 millones de dólares y 38.000 empleados, se fundó en 1949, cuando un licenciado en Ingeniería Electrónica de la

Universidad de Minnesota fundó una sociedad con su cuñado para fabricar aparatos médicos en un garaje[70]. En parte, los éxitos iniciales de la empresa fueron consecuencia de sus contactos con personas como Walt Lillehei, profesor de la Universidad de Minnesota y pionero de las operaciones a corazón abierto, que vio la necesidad de un marcapasos pequeño que funcionara a pilas y se dirigió a Medtronic para pedirles que lo diseñaran[71]. La gran empresa minorista de Mineápolis, Target, debe gran parte de su prosperidad a Bob Ulrich, otro licenciado de la Universidad de Minnesota, que ayudó a crear la combinación de logística y estilo característica de esa cadena[72]. La alternativa un poco más sofisticada que Target ofrece a las grandes superficies como Walmart y Kmart parecía algo natural para Ulrich, un coleccionista de arte africano que ha invertido mucho dinero en dotar de fondos al Museo de Instrumentos Musicales.

Milán es otro antiguo gigante fabril que resurgió de forma espectacular durante la era posindustrial, y uno de los ingredientes fundamentales de su éxito ha sido la educación. Durante el siglo XVIII, la emperatriz María Teresa emprendió una serie de reformas escolares (sufragadas con las riquezas confiscadas a los jesuitas) que infundieron renovado vigor a la educación en el área de Milán y la cercana Universidad de Pavía, donde a su vez se formaron dos matemáticos que luego desempeñaron un papel fundamental en la educación italiana durante la época de la unificación[73]. Estos, a su vez, fundaron escuelas avanzadas, como el Instituto Politécnico de Milán y la Academia, que después se convertiría en la Universidad de Milán. El Politécnico era una institución sofisticada que tenía como modelo las escuelas industriales alemanas y se convirtió en un semillero de empresarios, como el barón del caucho Giovanni Battista Pirelli.

Pirelli fue una de las primeras personas en licenciarse en el Politécnico. Sus sobresalientes resultados le valieron un premio de 3.000 liras, que le permitió costearse una gira por Europa para aprender más acerca de «una industria nueva o escasamente difundida en Italia», es decir, el uso del caucho[74]. Pirelli visitó fábricas europeas, inspeccionó su maquinaria, asimiló las prácticas de gestión de empresas modernas y utilizó la formación que había recibido para importar estas ideas a Italia. Puede que en la actualidad a la empresa Pirelli se la conozca sobre todo por sus neumáticos, pero también fue pionera en materia de tecnología de la información. Desde 1879, antes de fabricar su primer neumático, Pirelli había fabricado cables de telegrafía aislados con caucho[75]. Este negocio de tecnología punta incitó a Pirelli a formar su propio equipo de investigación, formado por ingenieros procedentes del Politécnico.

Mientras que Michelin asoció su imagen a la buena mesa, Pirelli vinculó sus productos al diseño. Muchas empresas de neumático regalan calendarios llenos de muchachas ligeras de ropa, pero el pulcro calendario de Pirelli aspira a tener categoría artística. El cuartel general de Goodyear en Akron es un edificio anodino. El cuartel general de Pirelli en Milán es un icono arquitectónico, construido en la década de 1950 por Gio Ponti, otro licenciado del Politécnico[76]. Ponti fundó y editó dos revistas de diseño, una de las cuales, *Domus,* todavía se publica[77]. Fue profesor del Politécnico y diseñó cerámica, botellas y sillas, entre las cuales cabe señalar el clásico peso pluma modernista, la Superleggera[78]. Ponti nos recuerda que a veces la educación mejora la estética, lo que acabó por convertirse en otro ingrediente de la capacidad de aguante milanesa.

La industria permitió a Italia y a Milán renacer de sus cenizas tras la Segunda Guerra Mundial, pero las mismas fuerzas de la globalización y el cambio tecnológico que provocaron la decadencia de la industria en el «cinturón de óxido»

norteamericano también hicieron caer en picado las cifras de población de Milán a partir de 1970[79]. Sin embargo, y al igual que en Boston y Mineápolis, el capital humano permitió a Milán reinventarse de cara a la época actual, en la que las ideas cuentan más que la maquinaria. La población de la ciudad aumentó entre 2000 y 2008[80], y en este último año la productividad per cápita milanesa era la mayor de cualquier área geográfica italiana y superaba en un 54 por ciento la media nacional[81]. En la actualidad, tres cuartas partes de los trabajadores de Milán trabajan en el sector servicios[82], y las finanzas son uno de los sectores con mayor nivel de ocupación, igual que en Nueva York y Londres. Además, y como también sucede en el caso en estas dos últimas ciudades, Milán es uno de los centros mundiales de la moda.

Miuccia Prada y Patrizio Bertelli son una pareja muy preparada[83]. Ella es licenciada por la Universidad de Milán y su marido estudió Ingeniería en la Universidad de Bolonia, que está a dos horas de Milán. Bertelli aplica a la gestión y el *marketing* de la marca el rigor de un ingeniero. Los tejidos de Prada, como el nailon impermeable llamado Pocone, suelen ser de tecnología punta, y las tiendas de Prada estuvieron entre las primeras en adoptar la identificación por radiofrecuencia, que proporciona información instantánea acerca del inventario. Cuando se escanea un bolso con un dispositivo de alta tecnología, empiezan a aparecer imágenes del bolso en un montón de pantallas. Si bien no cabe duda de que Prada y Bertelli aprendieron más de la experiencia práctica que de los estudios, su éxito y su estilo llevan la impronta de su formación universitaria.

Los Versace son la otra cara de la moneda del capital humano de la industria de la moda milanesa[84]. Pese a que Gianni Versace estudió Arquitectura, dejó los estudios a los veintiún años, y gran parte de sus conocimientos los adquirió trabajando en el taller de confección de su madre. Su estilo no es el *cool*

internacional de Prada y de Armani, sino una exuberancia local inspirada en gran medida en elementos del pasado barroco de Italia. La cabeza de la Medusa, que adorna tantos productos de Versace, también fue utilizada por el armero milanés Filippo Negroli para el escudo de desfile de su emperador. El capital humano europeo es el fruto de milenios de cultura, y eso también puede proporcionar una formación comparativamente ventajosa tanto a las empresas como a las ciudades. En el caso de Milán, todo ese talento para el diseño hace algo más que convertir a esa ciudad en una exportadora dinámica de ropa y bolsos; también la convierte en un lugar más divertido y emocionante en el que vivir, un sitio donde consumir además de producir, y esa es otra de las vías que conducen a la prosperidad urbana.

La ciudad del consumo: Vancouver

Vancouver atrae a gente con talento porque es una de las ciudades más agradables del mundo en las que vivir. Una cuarta parte de los residentes mayores de quince años del área metropolitana de Vancouver posee al menos un título universitario, frente a un 18 por ciento para el conjunto de Canadá[85]. Vancouver figura regularmente en los primeros puestos de los *rankings* de calidad de vida global, y eso la ayuda a atraer a miles de emigrantes dotados de talento todos los años[86].

Por supuesto, Vancouver goza de ventajas naturales de las que no disponen Boston, Mineápolis o, ya puestos, Singapur. En enero la temperatura media es de 2 grados centígrados[87], lo cual es muy superior a la temperatura de Boston o Mineápolis en la misma época del año; en julio es de 17 grados centígrados, una temperatura más fría que la de estas dos ciudades. Si a eso le

añadimos un extenso litoral, hermosas montañas y una campiña preciosa, nadie podrá negar que la ciudad goza de un entorno natural excepcional. Ahora bien, Vancouver ha sabido explotar hábilmente esas bendiciones.

Vancouver era una localidad maderera dotada de un puerto natural que cobró importancia en 1886, cuando se convirtió en la terminal occidental de la vía férrea intercontinental de la Canadian Pacific Railway. Un incendio que arrasó ese mismo año las antiguas estructuras de la ciudad dio a Vancouver y a su máximo propietario de terrenos e inmuebles, la empresa Canadian Pacific Railway, la oportunidad de volver a empezar de cero diseñando un buen sistema de alcantarillado, poniendo en marcha el uso del tranvía y construyendo unos edificios más resistentes y más seguros. El ayuntamiento solicitó que se destinaran 161 hectáreas, que en aquel entonces formaban parte de una base militar, a la construcción de un parque que sigue siendo uno de los muchos bonitos espacios verdes de la ciudad. Allí se fundó en 1915 la University of British Columbia, que dotó a la ciudad de una fuente de ciudadanos bien formados[88].

Durante el siglo XX la trayectoria de Vancouver siguió pautas similares. Durante la crisis de 1929 se estancaron las cifras de población, que cayeron durante la era del apogeo del proceso de crecimiento en áreas residenciales, entre la década de 1960 y comienzos de la de 1980. No obstante, desde entonces la ciudad ha pasado de tener 415.000 habitantes a tener 610.000, lo que supone un incremento de casi un 50 por ciento[89]. El *boom* de Vancouver ha sido la consecuencia de una gran atención a la calidad de vida, de la voluntad de construir hacia arriba y del influjo de inmigrantes asiáticos de gran talento.

En multitud de aspectos, Vancouver se parece a muchas ciudades prósperas de otros continentes, con calles limpias, una generosa red de seguridad social y altos impuestos. Los rasgos más distintivos de Vancouver son su esqueleto físico y el

conjunto asombrosamente variado de gentes que dan vida a esa estructura. Incluso tiene una filosofía del urbanismo denominada «vancouverismo», caracterizada por los espacios abiertos, rascacielos altos y esbeltos que ofrecen amplias vistas y una gran abundancia de transportes públicos.

A menudo se considera a Arthur Erickson como el padre del vancouverismo. Erickson nació en Vancouver pero se alistó en el ejército británico durante la Segunda Guerra Mundial. Al finalizar el conflicto e inspirado por Frank Lloyd Wright, estudió Arquitectura en McGill University, Montreal y obtuvo una beca para estudiar edificios de todo el mundo. Después de esta etapa nómada, regresó a Vancouver, empezó a enseñar en la University of British Columbia y abrió un despacho de arquitectura con Geoffrey Massey, hijo de un célebre actor canadiense (Raymond Massey) y sobrino del gobernador general de Canadá.

En fecha tan temprana como 1955, cuando Vancouver todavía era una modesta urbe situada al borde de Canadá, Erickson tuvo la visión de una línea del horizonte imponente. Su Plan 56 sigue siendo una impresionante visión de una ciudad de rascacielos en la que los edificios no están apiñados unos junto a otros como en Nueva York, sino elegantemente dispuestos en una cascada serpenteante que complementa la belleza natural de la ciudad. En 1963 Erickson ganó el concurso para la construcción de la Simon Fraser British Columbia University, una de las mejores universidades contemporáneas de Canadá. Dos años después, Erickson tuvo la oportunidad de transformar la línea del horizonte de Vancouver cuando fue escogido por el gigante de la ciencia forestal MacMillan Bloedel para diseñar su nuevo edificio de oficinas, un «gofre de hormigón» de 27 plantas y 46.000 metros cuadrados que desde entonces se ha convertido en un icono arquitectónico. Durante la década de 1970, Erickson diseñó Robson Square, un centro cívico de 120.000 metros cuadrados que reúne juzgados, el

campus de la UBC del centro de la ciudad y mucho espacio abierto[90].

Erickson se convirtió en un icono a escala nacional al que la necrológica del *Globe and Mail* de Toronto describió como «el mayor arquitecto que nunca haya salido de este país»[91]. Siguiendo los pasos de la visión de Erickson, Vancouver ha seguido construyendo hacia arriba y en general lo ha hecho bien. Desde 1995, un inmigrante chino, James Cheng, que acudió a Vancouver a aprender de Erickson, ha diseñado en esa ciudad más de veinte edificios de más de veinte plantas[92]. Cheng es célebre por sus combinaciones de vidrio verde y hormigón, que han contribuido a dar a Vancouver su aspecto característico. Una buena planificación ha supuesto que muchos de estos edificios, como el Living Shangri-La, el edificio más alto de Vancouver, sean de uso mixto, lo que ayuda a abreviar los trayectos laborales y garantizar que el centro de la ciudad no esté desierto por las noches[93]. Una buena planificación también establece suficiente distancia entre estos edificios para que pueda penetrar en ellos la luz y dispongan de vistas y abundantes espacios abiertos.

El urbanismo de calidad, junto a la sensata política de inmigración canadiense, ha ayudado a Vancouver a atraer capital humano. Un 40 por ciento de la población de Vancouver ha nacido en el extranjero[94], y una cuarta parte de la ciudadanía es natural de Asia[95]. Es más, y como sucede en Canadá en conjunto, la formación de los inmigrantes es abrumadoramente alta[96]. Más de la mitad de las personas que se instalaron en el país en 2006 tiene un título universitario, lo que significa que tienen una formación muy superior a la de los canadienses nativos[97]. Además, casi la mitad de los canadienses que tienen un título universitario han nacido en otra parte[98].

En Canadá la tierra abunda, y los niveles de fertilidad de la población nativa están muy por debajo de la tasa de reemplazo

generacional. Los más de 200.000 inmigrantes que llegan al país en un año normal contribuyen a mantener el crecimiento demográfico del país[99]. Al igual que Estados Unidos, Canadá otorga preferencia a los parientes de quienes han nacido en el país, pero el grueso de los visados se concede a los llamados «inmigrantes independientes», a los que se admite en base a un sistema de puntos en el que, según el gobierno canadiense, priman «la educación, la capacidad lingüística, la experiencia en el empleo, la edad, el empleo concertado y la adaptabilidad»[100]. Canadá ha demostrado ser un país especialmente atractivo para los asiáticos, caso de los muchos habitantes de Hong Kong que huyeron de esa ciudad antes de que se convirtiera en parte de la República Popular China. Vancouver ha atraído a esos emigrantes porque es una ciudad tolerante situada al borde del océano Pacífico en la que existen comunidades asiáticas bien asentadas. Una quinta parte de sus habitantes es de etnia china, apenas un poco menos que el 26 por ciento que se describe a sí mismo como de extracción inglesa[101].

Esos emigrantes han ayudado a convertir Vancouver en una ciudad culturalmente interesante y dinámica en materia económica. James Cheng es responsable de gran parte de la línea del horizonte de la ciudad. Los miembros de la familia Chan, que también proceden de Hong Kong, se encuentran entre los filántropos más generosos de Vancouver. Desde los restaurantes a los rascacielos y las sociedades de inversión, los inmigrantes de Vancouver han contribuido a transformar una pintoresca ciudad maderera en una urbe planetaria.

La ciudad en expansión: Chicago y Atlanta

En lo que al fracaso urbano se refiere, una de las moralejas del

segundo capítulo de este libro era que construir en ciudades en declive en las que hay poca demanda de viviendas no tiene ningún efecto positivo; otra era que creer que una impresionante línea del horizonte pudiera resucitar a una ciudad decadente era una falacia. Una de las moralejas del séptimo capítulo, cuyo tema era la dispersión urbana, era que Houston había atraído a muchísimos estadounidenses gracias a la abundancia de viviendas asequibles como consecuencia de la falta de restricciones a la construcción en una ciudad en la que hay una demanda suficiente. La construcción no solo es capaz de permitir la expansión de una ciudad del Sunbelt y atraer a gente estimulante, sino también a las ciudades más antiguas si estas disponen de otros factores que trabajen a su favor.

Cuando yo me mudé al South Side en 1988, Chicago era una ciudad espléndida pero lúgubre. Había grandes edificios de piedra (como el Museum of Science and Industry, de estilo neoclásico, con el que se cruzan los conductores que van rumbo al campus de la Universidad de Chicago) que evocaban un pasado urbano más glorioso. En los vecindarios cercanos a la universidad había grandes mansiones, como las que en otro tiempo alojaron a los magnates de la industria cárnica de Chicago y a Muhammad Ali, pero se vendían por una pequeña parte de su coste de construcción debido a la alta tasa de delincuencia que había en la zona[102].

Entre 1970 y 1980, Chicago perdió casi el 18 por ciento de su población, lo cual es mucho menos de lo que perdieron Cleveland o Detroit pero mucho más que Nueva York o Boston[103]. En los doce años posteriores a la muerte del alcalde Richard J. Daley en 1976, Chicago tuvo cinco alcaldes, ninguno de los cuales logró consolidar su poder ni reducir la tasa de delincuencia[104]. Sin embargo, desde 1990, Chicago ha sido una de las pocas grandes ciudades del Medio Oeste que ha crecido[105] a pesar de que su población no esté tan formada como la de Mineápolis o Boston y de que en ocasiones el clima

pueda ser brutal[106].

El fundamento de la prosperidad de Chicago consiste en ofrecer las ventajas de la densidad a la vez que sigue siendo una ciudad asequible y agradable. La economía de la ciudad depende de industrias intensivas en formación, como los servicios financieros y empresariales, que valoran mucho la densidad. Los empresarios financieros, como el multimillonario administrador de fondos de cobertura Kenneth Griffin, optan por Chicago porque tiene el tamaño y el contingente laboral cualificado necesario para suministrar los profesionales y los servicios que sus organizaciones necesitan y al mismo tiempo conserva una gran calidad de vida y un ambiente del Medio Oeste sano y familiar, a diferencia, por ejemplo, de Manhattan[107].

El que fuera alcalde de Chicago durante muchos años, Richard M. Daley (hijo de otro alcalde Daley que también ejerció el cargo durante muchos años), ha demostrado ser uno de los líderes municipales más eficientes de Estados Unidos. Sabe que su ciudad solo puede prosperar creando un entorno favorable a las empresas y ofreciendo una calidad de vida decente. Cuando asumió el cargo, convirtió la plantación de árboles en una verdadera manía. Pudo ordenar la construcción del Millenium Park gracias a generosos donativos privados. Se hizo cargo de la dirección de los colegios públicos y los mejoró. También apoyó fervientemente la actividad constructora. Gran cantidad de edificios nuevos han convertido a Chicago en una alternativa mucho más asequible que Nueva York o San Francisco.

La actividad constructora ha dotado a Chicago de muchos inmuebles atractivos y de gran calidad que atraen a la clase de personas que trabajan para Ken Griffin. Entre 2002 y 2008, el ayuntamiento concedió 68.000 permisos de urbanización[108], lo que equivale aproximadamente a un 6 por ciento de sus existencias de viviendas de la ciudad en el año 2000. En ese mismo periodo, el ayuntamiento de Boston concedió 8.500

permisos de urbanización[109], lo que equivale solo a un 3,3 por ciento de las existencias de viviendas en 2000. En Chicago se concedieron más de tres veces más permisos de urbanización que en San José, California, una ciudad que tiene casi el mismo tamaño y es mucho menos densa[110]. El 10,8 por ciento de los habitantes de Chicago vive en viviendas construidas a partir de 1990, lo que representa una cifra notablemente superior a la cifra correspondiente para los neoyorquinos (7,6 por ciento) o los bostonianos (8,3 por ciento)[111]. Es más, Chicago ha permitido que frente a los litorales de sus hermosos lagos se llevase a cabo una abundante actividad constructora, mientras que Nueva York ha decidido «conservar» casi todos los mejores edificios que hay delante de Central Park.

Los inmuebles de Chicago son a la vez más nuevos y más baratos que los de Boston o los de Nueva York. Los datos del censo muestran que en Boston el alquiler medio es un 30 por ciento más caro que en Chicago y que los precios de la vivienda son un 39 por ciento más altos[112]. Según la National Association of Realtors, en el segundo trimestre de 2010, en el área metropolitana de Chicago el precio medio de venta de un condominio era de 186.000 dólares frente a 290.000 en el área metropolitana de Boston y 405.000 en el área metropolitana de San Francisco[113]. En el centro de Chicago se puede comprar un condominio de tres dormitorios en una torre nueva y acristalada por 650.000 dólares con 153 metros cuadrados. En Nueva York una vivienda equivalente costaría por lo menos el doble[114].

En Chicago también se construyen muchas oficinas: entre 1990 y 2009 se construyeron casi 3,7 millones de metros cuadrados de espacio de oficinas en su área metropolitana[115]. Todo ese nuevo espacio contribuye a mantener bajo el coste de hacer negocios. Durante muchos años, alquilar oficinas en Chicago ha sido aproximadamente un 30 por ciento más barato que alquilar pisos en Boston o San Francisco[116].

En otras ciudades, como Boston y San José, los conservacionistas y los fans de una densidad menor han incitado a los líderes de la ciudad a limitar las nuevas construcciones. ¿Por qué? Todas esas grúas sirven para levantar edificios que alojan a trabajadores muy cualificados. Unos costes de vivienda menores permiten a los empresarios pagar salarios más bajos, lo que a su vez contribuye a hacer de Chicago una ciudad económicamente competitiva. El alcalde lo sabe y también es consciente de que Chicago no sobrevivirá a menos que tenga unos costes inferiores a los de las dos costas estadounidenses. La construcción no salvará a ciudades como Búfalo o Detroit, donde la demanda es demasiado baja, pero en ciudades más atractivas, acabar con las barreras que impiden nuevas construcciones puede resultar muy ventajoso.

La falta de restricciones en la construcción también ha sido un ingrediente decisivo de la prosperidad de muchas ciudades del Sunbelt, como Houston y Miami, pero solo una de esas ciudades ha logrado crecer con rapidez y mantener un alto nivel de educación al mismo tiempo. En el área metropolitana de Atlanta la población aumentó en 1,12 millones de personas entre 2000 y 2008, más que en cualquier otra zona de Estados Unidos salvo Dallas[117]. Tanto crecimiento habría sido imposible sin una abundante actividad constructora, tanto en las áreas periféricas en proceso de expansión descontrolada como en los flamantes rascacielos que alojan oficinas y condominios en el centro de las ciudades. El espacio de oficinas de Atlanta ha crecido más de un 50 por ciento desde 1990 y la consecuencia es que sus espacios empresariales acostumbran a ser un 20 por ciento más baratos que los de Chicago[118].

A medida que ha ido creciendo, Atlanta también se ha ido convirtiendo en una ciudad con un nivel educativo asombroso. La proporción de adultos con títulos universitarios que vive en el centro de la ciudad es aproximadamente la misma que en Mineápolis[119] y supera a la de Boston, la autoproclamada

Atenas de Norteamérica. Más del 47 por ciento de los adultos del condado de Fulton poseen un título de licenciado, lo que hace que tengan un nivel educativo superior a los habitantes del condado de Westchester (Nueva York) o del condado de Santa Clara (California), y casi tan elevado como el de los adultos del condado de Middlesex (Massachusetts)[120]. El sistema educativo de Atlanta es el fruto de su historia, y también de sus políticas educativas y de vivienda.

En Atlanta hay una gran cantidad de viejas universidades e institutos. Después de la Guerra de Secesión, Atlanta fue uno de los centros donde se acantonó el ejército unionista, y también fue el núcleo de la excepcional lista de universidades negras constituidas durante ese periodo. Emory y Georgia Tech, esta última explícitamente inspirada en escuelas de Massachusetts, también abrieron sus puertas en las décadas inmediatamente posteriores a la Guerra de Secesión[121].

Más recientemente, Georgia decidió utilizar los ingresos procedentes de la lotería del estado para financiar el programa Hope Scholarship, que proporciona generosa asistencia financiera a cualquier alumno con buenos resultados académicos que asista a una de las universidades del estado[122]. Como forma de corregir desigualdades sociales, esta política constituye un fracaso, pues sus generosas becas van a parar abrumadoramente a manos de la gente acaudalada. Sin embargo, como medio de atraer a padres dotados de talento que quieren que sus hijos reciban la mejor educación posible, y como herramienta para lograr que los becarios con talento se queden en el estado, el programa ha sido un éxito rotundo.

En Atlanta, al igual que en Houston, hay una poderosa comunidad empresarial que viene impulsando el crecimiento de la región desde hace mucho tiempo. Esa comunidad es consciente del valor de la enseñanza y de crecer hacia arriba. Como consecuencia, Atlanta ofrece a las personas con formación unas viviendas asombrosamente baratas, lo que ha

contribuido a atraer a más gente cualificada a una metrópolis en la que ese tipo de personas ya abundaba. Entre 2000 y 2008, la proporción de licenciados universitarios del condado de Fulton aumentó a una velocidad que superaba en dos terceras partes a la del país en su conjunto[123].

Demasiadas cosas buenas en Dubái

Dubái nunca ha tenido ocasión de ser una ciudad imperial, pero parece haber probado suerte con casi todas las demás estrategias a las que hemos pasado revista aquí. Históricamente, Dubái prosperó, al igual que Hong Kong o Singapur, debido a su buena ubicación y a la calidad de sus instituciones económicas. En 1892 Dubái pasó a estar bajo protección británica, y a comienzos del siglo XX su proximidad a la India la convirtió en un punto de contacto natural entre el subcontinente y Oriente Medio[124]. Dubái tiene algo de petróleo, pero el auténtico motor de su crecimiento ha sido su puerto, que hace de conducto para el flujo de oro negro procedente de países como Arabia Saudí.

Ahora bien, por los puertos de Dubái pasa algo más que petróleo. La ciudad compite de forma eficaz por el comercio internacional ofreciendo infraestructuras modernas y de calidad e instituciones que favorecen el asentamiento de las empresas. Del mismo modo que Hong Kong prosperó siendo un oasis de libertad económica junto a una entonces restrictiva China comunista, Dubái ha triunfado ofreciendo mejores instituciones económicas que sus vecinos. La Zona Franca Jebel Ali atrae a las empresas liberándolas de la carga que suponen tanto los impuestos como la regulación. Dubái no solo ofrece un clima más favorable a las empresas que sus vecinos de Oriente Medio; sus competentes instituciones jurídicas y sus excelentes

infraestructuras también han hecho de Dubái un lugar en el que es más fácil hacer negocios que la India, abrumada por las normativas, y eso la ha convertido en un centro comercial natural para toda la región. Muchos hombres de negocios de Bombay trabajan en Dubái pero vuelven a casa a pasar el fin de semana.

Si bien esos indios consideran Dubái como un lugar de trabajo, no de esparcimiento, los dirigentes políticos de Dubái han decidido transformarla de un puerto de exportación de petróleo en una ciudad de consumo que atraiga a empresarios y financieros. Estas dos funciones urbanas están íntimamente ligadas. Dubái puede triunfar como centro de negocios si convence a la gente de todo el Oriente Medio de que van a estar mejor allí que, por ejemplo en Kuwait o El Cairo. Si Dubái se convierte en la ciudad en la que vivir más excitante de Oriente Medio, es de esperar que atraiga a empresarios que se ocupen de que la ciudad sea algo más que un simple destino turístico.

Del mismo modo que Las Vegas creció gracias a una oferta de placeres que eran ilegales en otros estados más restrictivos, Dubái podría crecer porque está relativamente desprovista de las restricciones religiosas que atenazan a una parte tan grande de la región en la que se encuentra. La fe personal del jeque Mohammed no le ha impedido construir una ciudad en la que reina una libertad casi tan grande como podría desear cualquier hombre o mujer de negocios itinerante.

Dubái podría haber triunfado fácilmente como centro de entretenimiento y comercio de tamaño mediano, pero las ambiciones del jeque Mohammed van mucho más allá. En 2008, Dubái era una de las ciudades del planeta donde se estaban realizando más obras a la vez. El Burj Al Arab, que fue construido sobre una isla artificial, era el hotel más alto del mundo cuando se construyó (313 metros de altura)[125]. Solo contiene 202 enormes suites, la más pequeña de las cuales tiene 167 metros cuadrados. En 2010 se inauguró un edificio de uso

mixto de 818 metros que en la actualidad es el edificio más alto del mundo[126]. El Dubai Mall contiene más de medio millón de metros cuadrados de espacio interior, y más de un millón de metros cuadrados en total, lo que lo convierte en uno de los centros comerciales más grandes del mundo[127]. El jeque Mohammed había ideado un archipiélago artificial compuesto por más de trescientas islas, que iba a llevar el modesto nombre de El Mundo, y un distrito de negocios central de 230 edificios llamado Business Bay[128], así como un complejo de entretenimiento, Dubailand, con la idea de que acabara siendo más grande que Disneyworld[129].

En principio, combinar la construcción y la calidad de vida parece sensato, pero las extraordinarias dimensiones de la actividad constructora del jeque superan con mucho el nivel necesario para satisfacer la demanda actual de su ciudad. El alcalde Daley solo permite construir a promotoras inmobiliarias privadas; en Chicago la actividad constructora es la plasmación de cálculos según los cuales los precios van a cubrir los costes. El jeque Mohammed está invirtiendo inmensas cantidades de dinero público, por lo que la actividad constructora de Dubái refleja en buena medida sus propios cálculos personales, según los cuales una ciudad muchísimo más grande tiene posibilidades de prosperar. No obstante, el mercado parece haber considerado un tanto irracional su exuberancia, y en 2009 Dubái incumplió el pago de sus préstamos[130] y solo evitó la catástrofe de un fracaso todavía más espectacular gracias a la asistencia financiera de la vecina Abu Dabi.

La visión general de la historia que tiene el jeque es correcta. Ciudades como Dubái tienen que ir más allá de un modelo de éxito puramente económico adoptando como lema la calidad de vida. Para prosperar, las ciudades tienen que edificar. Sin embargo, eso no significa que cualquier ciudad pueda convertirse en Nueva York o Shanghái. Los constructores de ciudades tienen que ser visionarios, pero también tienen que ser

realistas.

CONCLUSIÓN

MUNDO PLANO, CIUDAD ALTA

Son muy pocas las cosas que poseemos, utilizamos o de las que tengamos conocimiento que no hayan sido inventadas por otras personas. La especie humana es profundamente social, y destaca, al igual que las hormigas y los gibones, en la producción colectiva. Del mismo modo que las colonias de hormigas consiguen hacer cosas que están muy por encima de las capacidades de un insecto aislado, las ciudades son capaces de hacer cosas que están muy por encima de las capacidades de un ser humano aislado. Las ciudades facilitan la colaboración, sobre todo en lo referente a la producción conjunta de conocimiento, la creación más importante de la humanidad. En los densos corredores de Bangalore y Londres las ideas fluyen inmediatamente de una persona a otra, y con tal de estar cerca de personas dotadas de talento, con la esperanza de que se les pegue algo de su saber, la gente está dispuesta a soportar altos precios urbanos.

Rousseau escribió la célebre frase: «Las ciudades son el abismo de la especie humana»[1], pero tomó el rábano por las hojas. Las ciudades facilitan esa colaboración que saca lo mejor de la humanidad. Dado que los seres humanos aprenden tanto de sus congéneres, aprendemos más cuando tenemos más gente a

nuestro alrededor. La densidad urbana hace circular constantemente información nueva que procede de fijarse en los éxitos y fracasos de los demás. En una gran ciudad, se pueden encontrar personas que compartan nuestros intereses, del mismo modo que Monet y Cézanne se encontraron en el París decimonónico, o que Belushi y Aykroyd se encontraron en el Chicago del siglo XX[2]. Las ciudades hacen más fácil observar, escuchar y aprender. Dado que la característica fundamental de la humanidad es nuestra capacidad de aprender de los demás, las ciudades nos humanizan más.

Sin que importe lo prosaicos que sean los orígenes de una ciudad, las concentraciones urbanas pueden tener efectos mágicos. Las tropas romanas se establecieron en una isla del Sena porque era un buen lugar para protegerse de la hostilidad de los galos. A partir de esos humildes comienzos y durante los dos últimos milenios, los parisinos han producido una tremenda cantidad de innovaciones culturales, económicas y políticas. Las ciudades medievales holandesas tuvieron como fundamento de su existencia el comercio de la lana, pero la densidad urbana también permitió a los burgueses que las habitaban organizar la primera revolución republicana triunfante del mundo moderno. La ubicación de Chicago la convertía en un lugar ideal para sacrificar el ganado porcino del Medio Oeste en el transcurso de su viaje hacia el este, pero la ciudad también atrajo a un grupo asombroso de arquitectos (Jenney, Burnham, Sullivan y Wright) que inventaron de forma conjunta el rascacielos. Shanghái empezó siendo una ciudad algodonera, pero durante la década de 1920 su densidad ayudó a crear una ola de innovaciones en música, cine y dibujos animados.

Los movimientos artísticos tienden a desarrollarse en lugares concretos, como la Florencia del siglo XV o el París decimonónico. En la Viena del siglo XVIII, Haydn comunicó sus ideas sinfónicas a su amigo Mozart y a su alumno Beethoven. Las grandes cadenas de innovación artística forjadas por pintores

o compositores que conviven en ciudades densas presentan una semejanza asombrosa con la cadena de innovaciones urbanas, mucho más prosaica, que engendró los bonos basura, las adquisiciones de empresas mediante emisiones de deuda y los valores con respaldo hipotecario.

Hace mucho que los entendidos y los críticos argumentan que las mejoras en tecnología de la información van a dejar obsoletos los aspectos ventajosos de la ciudad. En cuanto se pueda aprender a través de la Wikipedia en Anchorage, ¿para qué va a pagar uno precios neoyorquinos? Ahora bien, unas cuantas décadas de alta tecnología no pueden desbancar a millones de años de evolución y comunicarse por el ciberespacio nunca será lo mismo que compartir una mesa, una sonrisa o un beso. Nuestra especie aprende sobre todo de las claves auditivas, visuales y olfativas que emiten nuestros congéneres. Internet es una herramienta maravillosa, pero cuando mejor funciona es cuando se combina con los conocimientos adquiridos cara a cara, como pueden atestiguar las concentraciones de empresarios de Internet de Bangalore y Silicon Valley. Todos los estudiantes de Económicas de Harvard recurren constantemente a la tecnología, pero también sacan mucho partido de sus encuentros cara a cara con sus compañeros y sus profesores. Las comunicaciones más importantes siguen siendo interpersonales, y el acceso por vía electrónica no puede sustituir a la presencia física en el centro geográfico de un movimiento intelectual.

El coste cada vez más reducido de comunicarse a lo largo de grandes distancias no ha hecho sino aumentar los réditos de agruparse cerca de otras personas. Hace cincuenta años, la mayoría de los innovadores operaba en escenarios locales. Los altos costes del transporte limitaban la capacidad de ganar dinero rápidamente como consecuencia de la venta de una idea a escala mundial. Hoy en día, los operadores de bolsa de Londres, Nueva York o Tokio pueden explotar en medio mundo y de forma instantánea un activo que tenga un precio

erróneo. Puede que la muerte de las distancias haya sido infernal para los productores de bienes de Detroit, que perdieron cuota de mercado frente a la competencia japonesa, pero ha sido una bendición del cielo para los productores de ideas de Nueva York, San Francisco y Los Ángeles, que han ganado miles de millones de dólares gracias a sus innovaciones en tecnología, entretenimiento y finanzas. Incluso cuando el mundo financiero se debate en una de sus recurrentes desaceleraciones, deberíamos confiar en que su inteligencia colectiva acabe engendrando otro *boom*.

Los países siguen haciendo guerras y los gobiernos siguen masacrando a sus ciudadanos. Gran parte del mundo sigue siendo pobre, en los países más ricos muchas personas son menos felices de lo que podrían ser, y el medio ambiente de todos corre peligro. Para afrontar estos desafíos, la humanidad va a necesitar toda la fuerza que sea capaz de congregar, y esa fuerza se encuentra en los corredores de comunicación de las áreas urbanas densas. El hecho de que tengamos tanta necesidad de nuestras ciudades hace que me sienta optimista ante el futuro. El mundo reconoce el valor de las nuevas ideas, y la gente sigue acudiendo a las ciudades para obtener la formación que necesita para prosperar. A medida que se adquiere dicha formación, las nuevas ideas se multiplican y surgen innovaciones.

Ante nosotros se encuentra una nueva era verde esmeralda de la ciudad, siempre y cuando sepamos elegir inteligentemente nuestras políticas. No cabe duda de que la vida basada en torno al automóvil en los límites de los municipios no desaparecerá, pero estará acompañada por una urbanización más densa en las inmediaciones de los núcleos urbanos. Podemos construir torres altísimas que ofrezcan a la gente abundante espacio en el corazón de las ciudades, pero tenemos que construirlas de manera que garanticen la sostenibilidad medioambiental, unas buenas vistas y una vida callejera pletórica. Podemos

asegurarnos de que todo el mundo, no solo unos cuantos privilegiados, pueda disfrutar de los placeres que ofrecen Manhattan, París o Hong Kong. Ahora bien, para lograrlo, tenemos que promover la vida en las ciudades, no la dispersión urbana. Tenemos que adoptar aquellos cambios que hagan avanzar a las grandes ciudades, en lugar de aferrarnos a un statu quo que atrofia la sensibilidad.

Con independencia de lo que hagamos, siempre habrá gente que jamás querrá saber nada de un estilo de vida urbano. Como Thoreau, querrán vivir rodeados de espacios abiertos y árboles. A nadie que pueda permitirse una vida tan bucólica se le debería obligar a vivir en una ciudad. Sin embargo, hay demasiada gente viviendo fuera de las ciudades por culpa de errores cometidos por nuestra sociedad. No deberíamos forzar el crecimiento urbano, pero tenemos que eliminar las barreras que constriñen artificialmente el florecimiento de la vida urbana.

Ofrezcamos igualdad de condiciones a las ciudades

El tema central de este libro es que las ciudades multiplican las facultades de la humanidad. El mayor talento de nuestra especie consiste en la capacidad que tenemos de aprender de los demás, y aprendemos de forma más profunda y más a fondo cuando nos vemos cara a cara. También he intentado demostrar que los logros de las ciudades (ya se trate de la Florencia de Brunelleschi o del Detroit de Ford) benefician al mundo entero. La democracia, la imprenta y la producción en masa son solo algunos de los dones que nos ha deparado la ciudad. Las ideas que surgen en las ciudades acaban difundiéndose más allá de sus fronteras y enriqueciendo al resto del mundo. El ascenso o caída de Massachusetts es inseparable del ascenso o caída de Boston, lo mismo que el ascenso o caída de Maharashtra es inseparable

del de Bombay.

Demasiados países han organizado las cosas de un modo desfavorable para las áreas urbanas, a pesar de que esas áreas sean una de las fuentes (si no la fuente por excelencia) del poderío nacional. Lo que necesitan las ciudades no son limosnas, sino poder competir en igualdad de condiciones.

Los economistas suelen aconsejar a las empresas individuales sobre cómo mejorar sus resultados finales a la vez que censuran las políticas industriales que favorecen a unas empresas frente a otras. Puede que esto parezca hipócrita, pero en realidad es bastante lógico. Es más, la creencia de que las empresas funcionan mejor compitiendo furiosamente en un mercado vigilado por el gobierno en tanto árbitro imparcial es el meollo de la ciencia económica. Lo mismo puede decirse de las ciudades. La competencia entre gobiernos locales por atraer a personas y a empresas es saludable. La competencia hace que las ciudades ofrezcan mejores servicios y bajen los costes. Los gobiernos no hacen ningún bien favoreciendo a ciudades concretas, del mismo modo que no hacen ningún bien rescatando a empresas o industrias concretas. Es mucho mejor que las empresas compitan entre sí, y también es mucho mejor que las ciudades descubran sus propias ventajas competitivas.

Puede que esta fe en el mercado parezca insensible, pero no es así. Yo no me opongo a proteger a las personas que sufren como consecuencia de la competencia, y desde luego creo que la sociedad debería hacer más por las personas menos afortunadas. Por supuesto, mi creencia en la necesidad de reducir la pobreza es solo una convicción personal, no una cuestión de erudición económica. La ciencia económica tiene mucho que decir sobre la redistribución de los ingresos (¿Los impuestos llevan a la gente a esforzarse menos? ¿Perjudica la desigualdad al crecimiento?), pero los economistas no están en posesión de ningún saber especializado en lo que respecta a la pregunta más importante de todas: ¿es lícito quitarle dinero a los ricos para

dárselo a los pobres? Responder a esa pregunta es algo que compete a los filósofos, a los políticos y a los corazones de los electores. Sin embargo, los economistas pueden indicar que proporcionar recursos a empresas o ciudades que tienen problemas suele ser una forma terriblemente ineficaz de cuidar de la gente que se encuentra en una situación difícil. Ayudar a los pobres es una tarea que compete a los gobiernos, pero ayudar a las ciudades pobres y a las empresas mal administradas no lo es.

Las ciudades pueden competir en igualdad de condiciones, pero durante los últimos sesenta años las políticas estadounidenses han inclinado la balanza en su contra de forma muy marcada. En las áreas de vivienda, servicios sociales, educación, transporte, medio ambiente y hasta fiscalidad, las políticas estadounidenses han perjudicado a las áreas urbanas. A pesar de estar en desventaja, las ciudades han logrado sobrevivir porque tienen muchísimo que ofrecer. Pero precisamente porque las ciudades desempeñan un papel tan decisivo en la economía y en la sociedad, debemos suprimir las barreras artificiales que les impiden avanzar. El mundo sería un lugar más productivo y más justo si nuestras políticas estuvieran caracterizadas por una mayor neutralidad espacial. Volveré sobre esta cuestión cuando exponga las políticas relativas a las ciudades en decadencia y la dispersión urbana a partir de la página 354.

Urbanización por medio de la globalización

Durante los milenios transcurridos desde que Atenas atrajo a las mentes más lúcidas del mundo mediterráneo, las ciudades han crecido atrayendo a personas de culturas diversas. Las ciudades contemporáneas más prósperas (Londres, Bangalore, Singapur,

Nueva York) siguen comunicando a los continentes entre sí. Esas ciudades atraen a empresas multinacionales y a expatriados de todo el mundo. Los inmigrantes suelen ser un componente fundamental de su modelo económico, tanto en el extremo superior como inferior del abanico salarial, y la prosperidad de las ciudades globales depende de las políticas de cada Estado en materia de comercio e inmigración.

No puede haber una ciudad abierta en un país cerrado. A comienzos del siglo XX, cuando Argentina era uno de los países más abiertos del mundo, Buenos Aires era una ciudad efervescente y cosmopolita llena de empresarios ingleses, españoles, italianos y hasta suecos. A lo largo del siglo, Argentina cerró sus fronteras y Buenos Aires se convirtió en una ciudad estrecha, cuyos hermosos y antiguos edificios recordaban a los visitantes un pasado más dinámico y cosmopolita. Entre 1790 y 1970, en todas las décadas menos una, la población urbana de Estados Unidos creció más de un 19,5 por ciento. Solo durante la década de 1930, cuando la economía se hundió y los aranceles provocaron un cierre de hecho de las fronteras, se ralentizó de forma espectacular el crecimiento urbano de Estados Unidos[3].

Mi padre nació en Berlín en 1930, cuando Alemania y casi todos los países vecinos eran Estados razonablemente democráticos. La década de 1930 fue una época terrible para el mundo desde el punto de vista económico, empeorada por políticas como la Ley Arancelaria Smoot-Hawley, que hizo contraerse al comercio internacional. A medida que sus economías iban hundiéndose, países como Alemania, Austria y España pasaron de la democracia a la dictadura, y, finalmente, Europa se sumergió en la locura de la guerra. El mundo retrocedió desde el ideal urbano del comercio y el intercambio intelectual a un campo de batalla en el que los dictadores glorificaban un pasado feudal y agrícola.

La libre circulación de bienes y servicios entre las naciones es

buena para las ciudades y buena para el mundo en conjunto. Las restricciones sobre el libre comercio encarecerán los bienes de consumo cotidiano para los estadounidenses y perjudicarán a nuestros principales socios comerciales. Nos iría mucho mejor permitiendo a nuestros consumidores beneficiarse de los productos baratos procedentes del extranjero y obligando a nuestros productores a adaptarse que escondiéndonos detrás de tarifas arancelarias.

Políticas industriales como la ayuda masiva a industrias en declive amenazan al comercio global y a las ciudades que están creciendo. Durante años, Estados Unidos, dicho sea en su honor, denunció enérgicamente esa clase de políticas. Hemos hecho mucho bien a nuestro país y al mundo entero defendiendo el principio de que las empresas deberían competir en igualdad de condiciones, sin subvenciones ni protección estatal. Si Estados Unidos renuncia a sus principios y asiste a los productores nacionales pero no a las empresas extranjeras que tienen fábricas en nuestro país, entonces estaremos desalentando implícitamente las inversiones extranjeras directas, y también estaremos incitando a otros países a favorecer a sus propios productores frente a los estadounidenses. Sería mucho mejor mantenernos fieles a una política que fomenta el libre comercio y las inversiones internacionales en todas partes.

La inmigración también es fundamental para la prosperidad urbana. Durante las dos últimas décadas, el crecimiento de Nueva York y de Chicago se ha debido en gran medida a los cientos de miles de inmigrantes que han ido a vivir a esas ciudades. Las ciudades son buenas para los inmigrantes y los inmigrantes son buenos para las ciudades.

Pese a que los mayores beneficiarios de la emigración hacia países prósperos son los propios emigrantes, Estados Unidos se ha beneficiado enormemente de toda la gente con talento que se ha asentado en el país. Las ciudades se benefician especialmente de la afluencia de talento, porque los extranjeros ayudan a las

áreas urbanas a desempeñar su papel decisivo en la comunicación entre naciones. La diversidad de culturas también contribuye a hacer más divertidas las ciudades, como indica la proliferación de excelentes restaurantes indios en Londres. Las ciudades, y el país en su conjunto, se beneficiarán más todavía si nos esforzamos, como Canadá y Nueva Zelanda, por admitir a un mayor número de inmigrantes cualificados.

Durante los diez últimos años, el peligroso espectro del nacionalismo ha reaparecido en Estados Unidos y en determinadas partes de Europa. No se trata de un estado de opinión nuevo. Durante la década de 1840, el Partido Americano (también conocido como el Know-Nothing Party) se opuso vehementemente a la creciente presencia de inmigrantes católico-irlandeses y alemanes[4]. Durante la década de 1920, asistido por una oleada de histeria antiinmigración, el Ku Klux Klan llegó a las ciudades del norte[5]. Creo firmemente que Estados Unidos se convirtió en una gran nación gracias a la corriente de talento humano que llegó a sus costas antes de 1921 y que la clausura de esa corriente migratoria después de la Primera Guerra Mundial fue uno de los mayores errores que el país ha cometido jamás. Emigrar de un país pobre a un país rico podría muy bien ser la mejor forma de que un pobre se convierta en rico, y a lo largo de la historia, los inmigrantes, desde Alexander Hamilton al cofundador de Google, Sergey Brin, han hecho cosas extraordinarias en y por Estados Unidos. Hasta la fecha, los adversarios de la inmigración no han logrado hacerse con el control ni de un partido ni del otro, y la Casa Blanca está ocupada por el hijo de un emigrante, pero el neonacionalismo sigue siendo un peligro. Los países desarrollados se beneficiarían mucho de aumentar sus flujos migratorios hacia Estados Unidos, sobre todo si se incrementase el número de visados H-1B, que permiten establecerse en el país a los trabajadores cualificados.

Si hacemos salvedad de la temperatura que hace en el mes de enero, la educación es el factor más importante a la hora de pronosticar el crecimiento urbano, sobre todo en las ciudades más antiguas. La productividad per cápita aumenta mucho con el tamaño de las áreas metropolitanas cuando en una ciudad hay un buen nivel de educación, aunque no en caso contrario. Las ciudades y los colegios se complementan entre sí, de ahí que la política educativa sea un ingrediente fundamental de la prosperidad urbana.

En 2007, los licenciados universitarios estadounidenses ganaban alrededor de 57.000 dólares al año frente a las personas que solo tenían un diploma de enseñanza secundaria, que ganaban alrededor de 31.000 dólares anuales[6]. En otras palabras, cursar estudios universitarios va ligado a un aumento en los ingresos de más de un 80 por ciento[7]. Si nos fijamos en ciudades o países enteros, el impacto de la educación parece todavía mayor. Cuando el número de licenciados universitarios de un área metropolitana aumenta en un 10 por ciento, los ingresos individuales aumentan en más de un 7,7 por ciento, con independencia del grado de formación[8]. A escala de una nación, un año extra de estudios de media está asociado a un 37 por ciento de aumento en el rendimiento per cápita, lo cual no deja de ser bastante asombroso, porque un año extra de estudios no suele aumentar los salarios individuales en más de un 20 por ciento[9]. Parte de la tremenda correlación que hay entre la enseñanza y la productividad a escala de cada país quizá refleje otros atributos nacionales que no se han tenido en cuenta, pero yo creo que los réditos que a nivel de cada Estado genera la enseñanza también son elevados porque incluyen todos los beneficios extraordinarios que se derivan de tener vecinos bien formados, entre los que cabe contar gobiernos más fiables y

menos corruptos.

Thomas Jefferson escribió: «Si una nación espera ser ignorante y libre en un Estado civilizado, espera lo que nunca fue y nunca será»[10]. El vínculo entre educación y democracia es poderoso porque la educación engendra democracia, no porque las democracias inviertan más en educación[11]. Por ejemplo, la trayectoria política posterior a 1990 de los socios del Pacto de Varsovia con un mayor nivel de educación, como la República Checa o Polonia, ha sido mucho más brillante que la de aquellas áreas que tienen un nivel de educación menor, como Kazajistán[12]. Un estudio de las leyes de escolarización obligatoria en todos los estados demostró que las personas que recibían una educación más prolongada como consecuencia de esas leyes tenían un mayor grado de compromiso cívico[13]. La educación no solo mejora las perspectivas económicas de una región, también ayuda a crear una sociedad más justa. Ofrecer a los niños pobres una buena educación quizá sea la mejor forma de ayudarles a llegar a ser adultos prósperos.

Si bien es fácil lanzar vivas a la educación, mejorar los sistemas escolares es difícil. Treinta años de investigaciones indican que en sí mismo invertir dinero en el problema logra muy pocos resultados. Reducir el tamaño de las aulas mejora los resultados de los alumnos en los exámenes, pero solo un poco. Se logran mejores efectos mediante intervenciones oportunas, como Head Start, pero para mejorar de verdad la educación hacen falta reformas sistémicas, no solo más dinero.

Las investigaciones más recientes sobre las escuelas públicas semiautónomas en Boston y Nueva York dan fe de unas mejoras espectaculares entre los estudiantes de bajos ingresos que asisten a esas escuelas[14]. Estos resultados encajan muy bien con investigaciones previas que demostraron la eficacia de las escuelas privadas religiosas en áreas deprimidas. Los grandes monopolios estatales pueden ofrecer buenos sistemas escolares, como se puede comprobar en países europeos como Francia,

pero la competencia es aún mejor. Hasta la Suecia socialista ha optado por un sistema que da más libertad de elección a los niños.

Las ciudades prosperan fomentando la competencia y la diversidad de innovaciones. Los monopolios de la enseñanza pública acaban tanto con la una como con la otra. Con suficiente dinero y una administración competente, podríamos ofrecer acceso universal a una educación puramente pública de una excelente calidad, pero en el contexto estadounidense eso parece bastante inverosímil. Parece más probable que unas escuelas mejores salgan de políticas que fomenten una mayor competencia y diversidad en la enseñanza, como las escuelas públicas semiautónomas, o de una mayor libertad de elección dentro del sistema de enseñanza pública.

El ingrediente más importante de la calidad de la enseñanza, así como de la prosperidad urbana, es el capital humano, es decir, el talento del personal docente. La investigación ha puesto al descubierto la existencia de una inmensa disparidad entre buenos y malos docentes[15]. Las escuelas públicas semiautónomas suelen cosechar mejores resultados que las escuelas públicas, en parte porque pueden elegir a los mejores educadores. Los sindicatos de profesores tienen razón cuando sostienen que unos salarios más altos atraerían a un profesorado de mayor calidad, pero se equivocan cuando luchan contra los intentos de ligar la paga de los docentes a su rendimiento. Cualquier sindicato que luche por proteger a unos profesores que rinden poco está anteponiendo los intereses de sus afiliados a los de nuestros hijos.

Otras investigaciones muestran que los planes de estudios de los colegios también son importantes. La decisión de hacer mayor hincapié en las matemáticas y la formación científica, que se puso en práctica durante la década de 1980, parece haber mejorado el rendimiento de los estudiantes, sobre todo de los más pobres. Nuestras escuelas deben esforzarse por contratar (y

conservar) a docentes que impartan conocimientos cada vez más decisivos para tener éxito, como las nociones elementales del cálculo aritmético.

Invertir en educación contiene dos beneficios para las ciudades. Los estudiantes adquieren más habilidades, lo que lleva a que con el tiempo la ciudad en cuestión sea más productiva. A su vez, unas mejores escuelas atraen a padres con un mayor nivel de educación, y eso aumenta la productividad de la localidad de forma inmediata. La mejor forma de crear una ciudad inteligente es crear escuelas que atraigan y formen a personas capacitadas.

AYUDEMOS A LOS POBRES, NO A LAS CIUDADES POBRES

La escasez de educación que padecen muchas ciudades posindustriales nos ayuda a comprender por qué tienen tantos problemas para reinventarse. Estas ciudades también han sufrido como consecuencia de un modelo que gira en torno a empresas inmensas centradas en una sola industria, lo cual atrofia el espíritu empresarial y la innovación. A lo largo de la historia estadounidense, las áreas más antiguas siempre han sido suplantadas por ciudades advenedizas. En 1800, seis de las veinte ciudades más grandes de Estados Unidos estaban en el estado de Massachusetts (Boston, Salem, Newburyport, Nantucket, Gloucester y Marblehead)[16]. A finales del siglo XIX, cuando la población se desplazó hacia el oeste y se construyeron grandes ciudades junto a las vías acuáticas del interior estadounidense, solo una de esas ciudades seguía siendo una gran metrópoli. La relativa decadencia de las ciudades de Massachusetts preocupó a sus habitantes, pero fue beneficiosa para el país en su conjunto.

Hoy en día son las ciudades nacidas a finales del siglo XIX,

cuando las ciudades de Massachusetts entraron en declive, las que están aquejadas de problemas urbanos. La segunda mitad del siglo XX trató con rudeza a esas ciudades industriales, y la reciente recesión les ha asestado un golpe suplementario. La gente que sufre en esas ciudades merece nuestro apoyo, pero no deberíamos frenar el cambio urbano o impedir la decadencia de las ciudades de forma artificial. La gente se mudó al Sunbelt por buenas razones y no existe ningún motivo por el cual todo el país deba esforzarse por restablecer la población de Detroit hasta lograr que recupere su máximo histórico de 1,85 millones de habitantes. El gobierno debería esforzarse por reducir la miseria humana, pero no debería intentar obstaculizar el curso de la transformación urbana, ya que se trata de una corriente demasiado poderosa para hacerle frente y ni siquiera hay motivos para intentarlo.

Durante décadas, el gobierno federal ha subvencionado inanes iniciativas de renovación urbana como el sistema de tren ligero de Búfalo, haciendo ver que eso compensaba políticas antiurbanas como el sistema de autopistas y las deducciones de intereses hipotecarios. Ahora bien, desde el punto de vista económico esas políticas tienen poco sentido, y no ayudan a los pobres que viven en esas ciudades.

Ayudar a los pobres es una simple cuestión de justicia; ayudar a las ciudades pobres, en cambio, resulta mucho más difícil de justificar. ¿Por qué debería el gobierno sobornar a la gente para que viva en áreas en decadencia? ¿Por qué debería perjudicar a áreas que están creciendo solo para que la gente no abandone ciudades más viejas? Por lo demás, las inversiones no siempre benefician a los habitantes de las ciudades que las reciben. ¿En qué ayudó a los habitantes de Poletown que la ciudad de Detroit ayudara a General Motors a desahuciarles? Es muy posible que los arrendatarios que vivían cerca del Museo Guggenheim de Bilbao se vieran perjudicados por la galería, al menos si tenían poca inclinación por el arte o por la

arquitectura contemporánea, porque los alquileres subieron considerablemente.

El conflicto entre las personas y las ciudades saltó al primer plano de la actualidad en 2005, cuando el huracán Katrina destruyó una gran parte de Nueva Orleans. El presidente Bush se lanzó al negocio de la renovación urbana y declaró: «La gran ciudad de Nueva Orleans resurgirá». No debió comprometer al gobierno federal con un objetivo costoso que tenía muy pocas posibilidades de servir para algo. Nueva Orleans llegó a su apogeo económico en 1840, cuando era el gran puerto sureño anterior a la Guerra de Secesión. Desde 1960, la ciudad ha ido perdiendo población porque, al igual que Detroit, el cambio en los patrones tecnológicos ha permitido a las empresas prescindir de la utilización de su puerto y, como sucedió en Liverpool, una de las consecuencias de la containerización ha sido que el puerto contrate a menos trabajadores.

El huracán Katrina fue una gran tragedia humana, y la decencia más elemental nos mueve a ayudar a los damnificados. Pero insisto: ayudar a los pobres no quiere decir ayudar a las ciudades pobres. Es más, nuevas investigaciones sobre la diáspora humana provocada por el huracán nos muestran que los niños que se marcharon de Nueva Orleans han aprendido más desde que lo hicieron que los niños de un nivel académico comparable que se quedaron. Un economista de Dartmouth, Bruce Sacerdote, descubrió que los resultados de los niños desplazados de Nueva Orleans por el Katrina mejoraron considerablemente[17]. También descubrió que los máximos beneficiarios del éxodo eran niños que asistían a colegios que tenían un rendimiento bajo y que abandonaron el área metropolitana de Nueva Orleans.

Defensores bienintencionados de las ciudades, motivados por el sufrimiento real de la ciudad a la que también se conoce como «Crescent City» (debido al curso que describe el río Misisipi a su alrededor), propusieron invertir hasta 200.000 millones de

dólares en la reconstrucción de Nueva Orleans[18]. Eso equivale a 400.000 dólares por cada hombre, mujer y niño que vivía en la ciudad antes del huracán, o a más de 200.000 por cada familia del área metropolitana de Nueva Orleans, que es mucho más extensa[19]. Sin duda, para los habitantes de la ciudad habría sido mejor que les hubieran entregado directamente ese dinero, en forma de cheques, viviendas o bonos escolares, que entregar inmensas sumas de dinero a los contratistas. De no ser por la durabilidad de sus viviendas, hace ya mucho tiempo que la ciudad sería mucho más pequeña. No importa cuánto nos guste a todos el jazz de Nueva Orleans: nunca tuvo sentido invertir más de 100.000 millones de dólares en la construcción de infraestructuras en una ciudad que perdió hace mucho tiempo su razón de ser desde el punto de vista económico[20]. Cuando los debates acerca de medidas concretas a adoptar se envuelven en brumosos sueños de resurgir urbano, se consigue de repente que proyectos absurdamente costosos parezcan razonables.

El gobierno no debería mostrarse indiferente a los problemas de Nueva Orleans, Detroit o Búfalo. Las ciudades alojan a muchos de nuestros compatriotas más pobres, y una sociedad humanitaria tiene la obligación de ayudarles. Sin embargo, la política estatal debería tener como objetivo ofrecer a esa gente la formación que necesita para competir, viva donde viva, en lugar de incitarla a quedarse en un sitio concreto. Pero, por encima de todo, todos los niños deberían poder acceder a buenos colegios y vivir con seguridad, y el gobierno federal tiene todos los motivos del mundo para invertir en la infancia estadounidense, esté en Houston, Nueva York o Detroit.

El desafío de la pobreza urbana

Las ciudades pueden ser lugares de enormes desigualdades, y atraen tanto a algunas de las personas más ricas del mundo como a algunas de las más pobres. A pesar de que la miseria pueda ir ligada a la decadencia urbana, muchas veces la miseria es un indicio de que una ciudad funciona bien. Las ciudades atraen a los pobres porque son buenos sitios para vivir si uno es pobre. Ahora bien, cuando la gente vive hacinada, es más probable que se propaguen enfermedades y que el agua acabe contaminándose. Cuando además sus habitantes son abrumadoramente pobres, los riesgos aumentan, porque disponen de menos recursos para afrontar esos problemas por su cuenta. A nivel local, unas concentraciones elevadas de población y de pobreza exigen políticas de choque para hacer frente a los costes de la densidad. El agua limpia y la seguridad en las calles no fueron conquistas fáciles de lograr para las ciudades del oeste, y tampoco aparecerán de forma automática en el mundo en vías de desarrollo contemporáneo. En el oeste, la fundación de ciudades saludables y atractivas exigió inversiones inmensas, y también y con no poca frecuencia, intervenciones gubernamentales caracterizadas por la mano dura. George Waring jamás podría haber limpiado las calles de Manhattan si le hubiera preocupado ofender a todos y cada uno de los ciudadanos a los que sus empleados de la limpieza causaban molestias. La gran eficacia demostrada por Singapur a la hora de ofrecer a sus habitantes una ciudad limpia y segura se debe a que sobre su gobierno pesan menos restricciones a la hora de actuar que sobre los de muchas otras ciudades.

Sin embargo, ni siquiera las ciudades más poderosas pueden lidiar ellas solas con los costes que genera la pobreza urbana (y tampoco deberían hacerlo). Durante las décadas de 1960 y 1970, uno de los motivos que llevó a los habitantes urbanos ricos y de clase media a huir a los barrios residenciales era evitar tener que pagar los costes de la desigualdad urbana. A menudo se han constituido enclaves pudientes en los límites mismos de

las fronteras políticas de las ciudades, donde las personas prósperas podían vivir cerca de la ciudad sin tener que pagar sus impuestos ni enviar a sus hijos a las escuelas de allí. La igualdad de condiciones significa que la gente debería escoger dónde quiere vivir en función del vecindario o las oportunidades que desee, no en función de dónde pueden evitar pagar por los pobres.

Los pobres de un país son responsabilidad de todos sus ciudadanos, no solo de la gente que casualmente vive en la misma jurisdicción política. Tanto para los pobres como para las ciudades, es más justo que los servicios sociales se financien a nivel estatal que a nivel local. En parte, esos problemas se remedian cuando los estados y los gobiernos federales ayudan a las zonas deprimidas, pero las personas de clase media siguen teniendo demasiados incentivos para abandonar las ciudades y así evitar tener que pagar por los pobres.

Uno de los inconvenientes del sistema educativo estadounidense que ya he explicado es que hay demasiados niños que acaban recibiendo una formación deficiente. Otro problema es que el localismo de nuestro sistema escolar incentiva poderosamente a la gente a mudarse a los barrios residenciales para acceder a una enseñanza de mayor calidad. No existe ningún motivo innato por el que los barrios residenciales deban tener mejores escuelas que las ciudades. Algunos de los mejores colegios públicos del mundo están en París, y algunos de los mejores colegios de Estados Unidos son escuelas privadas que se encuentran en el interior de las grandes ciudades. Y no obstante, la combinación de la miseria de las zonas deprimidas del centro de las ciudades y de la enseñanza financiada a nivel local lleva muchas veces a que los colegios públicos urbanos sean un desastre. En algunos casos se debe a una mala gestión, pero hasta en los sistemas escolares mejor administrados la miseria urbana enfrenta a los educadores a enormes desafíos.

Los niños pobres tienen muchas más probabilidades de sufrir

trastornos de conducta y de recibir menos educación en casa. Suponiendo que los gastos permanezcan constantes, las escuelas llenas de niños de familias pudientes obtienen puntuaciones mucho más elevadas en los exámenes que las escuelas para niños pobres. Eso no significa que los pobres no puedan prosperar (son muchos los que lo hacen) pero sí que la pobreza complica mucho las tareas pedagógicas. Puesto que los colegios públicos agrupan a todos los niños de un distrito escolar, en las grandes ciudades la pobreza impulsa a la gente adinerada a huir para formar enclaves propios.

Existen alternativas menos antiurbanas al sistema actual. Unos programas de bonos regionales podrían romper el vínculo entre el lugar de residencia de las familias y el lugar donde estudian sus hijos. Si los colegios de las grandes ciudades sacaran partido a las fuerzas de la competencia y la diversidad que florecen en las metrópolis densas, entonces los colegios urbanos empezarían a mejorar. Proporcionar una mayor ayuda a los colegios de las grandes ciudades también es una forma eficaz, aunque prohibitiva, de crear una mayor igualdad de condiciones. Agrupar a los estudiantes en función de su grado de formación, ya sea en aulas separadas o en escuelas especializadas, también aumenta el atractivo de la educación pública urbana para los padres de alumnos brillantes. Los adversarios de separar a los alumnos en grupos con arreglo a su nivel académico aducen el argumento de que priva a los niños menos afortunados de tener buenos compañeros, y tienen razón. Ahora bien, si como consecuencia de la huida a los barrios residenciales los niños más pobres se van a ver privados de esos coetáneos de todas formas, entonces a las familias acaudaladas les conviene más quedarse en la ciudad.

Cuando los vecinos de los pobres se ven obligados a soportar ellos solos las cargas financieras y sociales de la pobreza, entonces esos vecinos se marchan, lo que empobrece más todavía a las ciudades y aísla aún más a los pobres. Un enfoque

mucho mejor y más práctico sería que desde los niveles más altos de gobierno se distribuyeran fondos que compensaran los costes añadidos de la pobreza. En muchos estados (Massachusetts entre ellos), la ayuda estatal a las ciudades y los pueblos aumenta en función de la pobreza de las comunidades locales, y eso tiene sentido. Dar más apoyo a las ciudades que han de afrontar los problemas de la pobreza reduce los incentivos para que las personas más pudientes abandonen esas ciudades.

El auge de la ciudad consumista

Por supuesto, las ciudades prósperas atraen tanto a los ricos como a los pobres. A medida que se han ido haciendo más seguras y más salubres, las ciudades se han vuelto cada vez más atractivas para la gente acomodada. Hoy en día, los habitantes de Nueva York están dispuestos a pagar un recargo por gozar de los placeres que ofrece. En parte, la prosperidad contemporánea de Londres, Nueva York y París es consecuencia de su importancia como ciudades de consumo. Hay muchos motivos para pensar que un mundo cada vez más próspero continuará otorgando cada vez más valor a los placeres innovadores que solo las ciudades son capaces de ofrecer. La naturaleza de la innovación urbana, que va de abajo arriba, indica que quizá la mejor estrategia de desarrollo económico sea atraer a personas inteligentes y dejarles hacer.

Pero ¿cómo puede convertirse una localidad determinada en una ciudad de consumo y atraer a habitantes cualificados? Una de las posibles formas de proceder, defendida por el urbanista Richard Florida, pone el acento en el fomento de las artes, la tolerancia hacia los estilos de vida alternativos, y un centro urbano divertido en el que se desarrollen actividades variadas.

Otra forma de proceder consiste en mejorar los servicios fundamentales que siempre han caracterizado a las ciudades: calles seguras, trayectos de ida y vuelta al trabajo veloces y buenos colegios. Los líderes municipales suelen disponer de pocos recursos y no pueden ocuparse de todo para todo el mundo. Incluso si uno cree, como es mi caso, que todas las ciudades deberían suscribir hasta cierto punto cada uno de estos dos procedimientos, siempre se planteará la pregunta de dónde invertir los ingresos del gobierno municipal y la energía de sus dirigentes.

Hasta cierto punto, el relativo atractivo de estas dos perspectivas depende de en quién estemos pensando cuando imaginamos a un ciudadano ideal. La primera visión, con su predilección por las cafeterías y las esculturas públicas, parece dirigirse a un joven de veintiocho años que viste jersey de cuello alto negro y lee a Proust. La segunda visión, que pone el acento en los servicios urbanos fundamentales, parece dirigirse a las necesidades de una investigadora en biotecnología de cuarenta y dos años a la que le preocupa saber si su familia estará tan a gusto en Boston como en Charlotte. Hay aproximadamente tres veces más gente que tiene entre treinta y cincuenta años que gente de veintitantos, por lo que sería un error pensar que las ciudades pueden sobrevivir exclusivamente en calidad de imanes que atraigan a gente joven y a la última.

Por más que yo aprecie la cultura urbana, las intervenciones estéticas nunca podrán ocupar el lugar de los fundamentos de la vida urbana. Si no es seguro, un espacio público más sexy no creará demasiado empleo. Ni todos los cafés de París serían capaces de seducir a los padres para que confiasen la educación de sus hijos a un sistema de enseñanza pública de mala calidad. Si los trayectos laborales de ida a la ciudad y vuelta a los barrios residenciales son un prolongado tormento, entonces las empresas se trasladarán a los barrios residenciales, sin que importe la cantidad de museos superguays que haya en la

ciudad.

La maldición del NIMBYismo

Tanto en las ciudades como en los enclaves residenciales, la oposición al cambio supone bloquear nuevos proyectos de urbanización y paralizar nuevos proyectos de infraestructuras. Lo que los residentes están diciendo en la práctica es «no en mi jardín trasero». En ciudades más antiguas, como Nueva York, el NIMBYismo se oculta bajo la coartada del conservacionismo, pervirtiendo así la digna causa de la conservación de los bellos monumentos de nuestro pasado y transformándola en un intento de paralizar vecindarios inmensos llenos de arquitectura poco notable. En ciudades muy atractivas, los peores aspectos de esta oposición al cambio son que garantiza que la altura de construcción sea baja, que haya pocas viviendas nuevas, que los precios sean altos y que el acceso a la ciudad esté vedado a todo el mundo salvo los ricos.

Por desgracia, es muy fácil comprender los motivos que llevan a la gente a oponerse al cambio:

> Has comprado una vivienda en un enclave residencial frondoso. Ahora mismo no hay demasiadas viviendas allí, y eso te gusta. Al fin y al cabo, por eso la compraste. Una vecina terrateniente quiere construir veinte casas unifamiliares en sus dos hectáreas de terreno. Estás furioso. No viniste a vivir a esta localidad para esto. No quieres saber nada de las molestias que van a provocar las obras ni del tráfico extra que habrá cuando vengan a vivir aquí los nuevos vecinos. Quieres que las cosas sean como antes.
>
> Has comprado un piso con unas vistas maravillosas en el Upper East Side de Manhattan. Un promotor inmobiliario quiere construir un rascacielos al otro lado de la calle. Podrás verlo desde tu piso y no quieres que te estropee las vistas. Además, no estás seguro de que los nuevos vecinos que ocupen el edificio vayan a caerte bien. Quieres que el vecindario siga siendo como era cuando tú te trasladaste a él. Quieres que las cosas sean como antes.
>
> Has vivido en un edificio de tres plantas de Boston durante veinte años. A pocas

manzanas de distancia una universidad pretende construir un museo de arte contemporáneo en unos terrenos de su propiedad. Lo podrás ver desde tu piso. Prevés que el museo atraiga a muchos visitantes a la zona. En cualquier caso, a ti el arte contemporáneo no te gusta demasiado. Quieres que las cosas sean como antes.

Estos son ejemplos de NIMBYismo extraídos de la vida real. Tomados de uno en uno, no podrían ser más comprensibles. Alguien está cambiando tu barrio. No quieres vivir en un lugar más denso, con mayores alturas o más ínfulas artísticas. Quieres que las cosas sigan como están. ¿Acaso hay algo más razonable?

Sin embargo, muchas veces un NIMBYismo aparentemente razonable puede tener consecuencias terribles. Puede que a ti te parezca buena idea impedir nuevas construcciones, pero eso impone costes a todos aquellos a los que les habría gustado vivir en una nueva parcela o un nuevo bloque de apartamentos. Impedir la construcción de un museo nuevo de financiación privada equivale a despojar a la ciudad de un servicio que habría gustado a muchos de sus habitantes y que atraería a turistas que habrían contribuido al desarrollo de la economía local. No cabe duda de que los intereses de las personas que se oponen al cambio son muy comprensibles, pero no suelen coincidir con el interés público.

Es más, en cada uno de los casos antes mencionados, el vecino airado ni siquiera es propietario del terreno cuyo uso quiere controlar. La propietaria de las dos hectáreas sí lo es, al igual que el promotor inmobiliario y la universidad. Fundamentalmente, lo que quieren los enemigos del cambio es controlar la propiedad de otras personas. Desde ese privilegiado punto de vista, impedir el crecimiento no es tanto cuestión de que las cosas sigan como están como de infringir los derechos de los demás y erosionar el valor de su propiedad.

Existen dos prejuicios psicológicos poderosos y entrelazados que explican la popularidad del NIMBYismo. El primero es el prejuicio a favor del statu quo, es decir, un apego excesivamente

fuerte al estado de cosas existente[21]. Un conjunto de célebres experimentos que ponen de relieve este prejuicio demuestra que las personas están dispuestas a renunciar a mucho más dinero por conservar una taza que les han regalado del que pagarían por comprar esa misma taza. El segundo prejuicio es el llamado prejuicio de impacto, que lleva a la gente a sobreestimar considerablemente el impacto que una impresión negativa tendrá sobre su felicidad[22]. Los adversarios de la construcción de un nuevo rascacielos quizá piensen que la torre les va a hacer infelices, pero en realidad se adaptarían con rapidez a la nueva situación.

Durante los últimos cuarenta años, en Estados Unidos hemos experimentado una revolución escasamente perceptible en los derechos de propiedad. Hemos pasado de un sistema en el que la gente podía hacer poco más o menos lo que le viniera en gana con su propiedad a un sistema en el que los vecinos disponen de un poder enorme para restringir el crecimiento y el cambio. En parte esa revolución jurídica ha sido beneficiosa, pero en no poca medida también ha supuesto un cambio a peor.

No todos los cambios son buenos, pero muchos de ellos son necesarios para que el mundo se vuelva un lugar más productivo, asequible, emocionante, innovador y respetuoso con el medio ambiente. A escala nacional, cometemos el error de oponernos al cambio cuando las políticas federales tratan de conservar ciudades más antiguas a expensas de regiones que están creciendo. A nivel local, los activistas se oponen al cambio cuando se enfrentan al crecimiento en sus propias comunidades. Sus acciones son comprensibles, pero su acento en lo local no les prepara muy bien para tener en cuenta las consecuencias globales de esas acciones. Impedir nuevos proyectos de urbanización en zonas atractivas encarece la vivienda para las personas que no viven en esas zonas en la actualidad. Esos mayores costes de vivienda, a su vez, encarecen la apertura de negocios por parte de las empresas. En zonas bajas en emisiones

de carbono por naturaleza, como California, impedir la construcción significa hacer que se traslade a áreas menos respetuosas con el medio ambiente, como las zonas no costeras de California y los barrios residenciales de Phoenix. El ecologismo localista suele ser un mal ecologismo.

En ciudades más antiguas, los conservacionistas pueden llegar a ser los mayores enemigos del cambio. Formulan sus argumentos en términos de belleza e historia. Yo respeto enormemente sus valores, pero también creo que hay que poner coto a su poder. Hay que proteger muchos edificios, pero para poder prosperar las ciudades también tienen que crecer. Nunca será tarea fácil hallar el equilibrio adecuado entre la defensa de los tesoros arquitectónicos y no interponerse en el camino del cambio. En San Francisco y Nueva York ya es sobradamente difícil, y es todavía más complicado en ciudades como París y Roma, donde la historia de la humanidad está escrita en piedra. La clave reside en sacar el máximo partido de los espacios que está permitido cambiar. De ningún modo soy partidario de llevarnos por delante los edificios más bellos e importantes de las viejas ciudades, pero en aquellas áreas en las que está permitido reconstruir, tiene sentido permitir tantos nuevos proyectos de urbanización como sea posible. Un conservacionismo inteligente insistiría en que los nuevos edificios fueran más altos, no más bajos. La construcción de edificios más altos y más nuevos reduciría la presión por derribar monumentos más antiguos.

La importancia de permitir el cambio se pone de manifiesto con especial nitidez cuando Estados Unidos o cualquier otro país se plantean la construcción de nuevas infraestructuras. Las mismas fuerzas que han ralentizado la construcción privada de viviendas y apartamentos también han complicado mucho más la construcción de megaproyectos urbanos que podrían beneficiar a las ciudades y a la sociedad en conjunto. En Francia, Alemania y Japón, los servicios de tren de alta velocidad llevan

décadas comunicando entre sí a grandes ciudades. En 1994, Amtrak trató de implantar dichos servicios de trenes en Estados Unidos de la mano de su línea Acela, capaz de alcanzar velocidades de 240 kilómetros por hora, lo que haría que la duración del trayecto Nueva York-Boston fuera de menos de noventa minutos y convertiría a los trenes en una alternativa al avión no solo veloz sino también respetuosa con el medio ambiente. Ahora bien, las políticas NIMBYistas impiden que Amtrak coloque los raíles que permitirían al Acela alcanzar esas velocidades. Su trazado actual, que da muchos rodeos, impide que la velocidad supere los 138 kilómetros por hora, y el tiempo de transporte entre Nueva York y Boston supera las tres horas[23]. En el clima político actual, la oposición de las comunidades locales hace imposible modificar un trazado a pesar de que las ventajas económicas y medioambientales de un servicio de tren más veloz superarían los costes que generaría.

De vez en cuando vuelvo al barrio donde me crié, que está en la Calle 69, entre la Primera y la Segunda Avenida. La calle que hay enfrente de mi viejo bloque de apartamentos sigue estando llena de piedra arenisca de color café, igual que la iglesia magiar que evoca la vieja identidad étnica de la zona. ¿Me entristecería que toda esa arenisca y esa iglesia fueran reemplazadas por rascacielos? Es posible. Pero esos edificios permitirían a muchos otros niños experimentar, como hice yo, lo maravilloso que es crecer en Nueva York. Cuando se trate de elegir entre los edificios y las personas, yo siempre estaré de parte de las personas.

En los países en vías de desarrollo, los argumentos contra la sobrerregulación son todavía más contundentes. En ciudades que están creciendo de forma acelerada, como Bombay, las restricciones sobre la altura de los edificios causan daños enormes, pues obligan a la gente a dispersarse en dirección horizontal en lugar de vertical, lo que contribuye a crear una congestión masiva. Lo último que Bombay o cualquier otra

megaurbe en expansión necesita son reglamentaciones que impidan la construcción de inmuebles utilizables y de calidad. Las ciudades son el camino de salida de la pobreza, e impedir el crecimiento urbano condena a los países en vías de desarrollo a ser países artificialmente pobres.

La predilección por la dispersión

Durante el último siglo, decenas de millones de personas han abandonado las ciudades para irse a vivir a los barrios residenciales. Por más que yo adore las ciudades, no puedo reprochárselo. Yo también lo hice. Sin embargo, sí le echo la culpa a un sistema que carga los dados en contra de las ciudades y que crea alicientes artificiales para abandonar las zonas urbanas. Ya he expuesto los problemas derivados de esperar que los habitantes urbanos más ricos subvencionen las necesidades de los habitantes urbanos más pobres. El prejuicio antiurbano resulta todavía más patente en las políticas de vivienda y de transporte, que parecen intencionadamente concebidas para perjudicar a las ciudades que enriquecen a sus países y al mundo entero.

El núcleo de la política federal de vivienda son las deducciones de intereses hipotecarios, que permiten a los propietarios de viviendas deducir de sus impuestos los intereses de la deuda hipotecaria hasta una cifra de un millón de dólares. Debido a que más del 60 por ciento de los estadounidenses son propietarios de sus viviendas, esta política se ha vuelto intocable, pero está profundamente viciada[24]. Las deducciones de intereses hipotecarios son una vaca sagrada a la que ya va siendo hora de devolver al corral. Animan a los norteamericanos a apalancarse hasta las cejas para jugarse su dinero en el mercado inmobiliario, lo cual parece de lo más temerario tras la estela

que dejó a su paso el estallido de la gran burbuja inmobiliaria de 2006-2008. En realidad, subvencionar la compra de viviendas solo hace subir los precios y animar a la gente a gastar más. Y las deducciones benefician de forma abrumadora a los estadounidenses más ricos. La deducción media de las familias de este país que tienen unos ingresos superiores a los 250.000 dólares es más de diez veces superior a la deducción media de las familias que ganan entre 40.000 y 70.000 dólares[25].

Las inquietudes medioambientales deberían incitar a poner en marcha una política fiscal que animase a la gente a vivir de forma ahorrativa en residencias modestas. Las deducciones de intereses hipotecarios nos incitan a tomar el rumbo contrario y animan a la gente a comprar viviendas más grandes que muchas veces se hallan en enclaves periféricos. El éxodo posterior a la Segunda Guerra Mundial de mucha gente a enclaves como Levittown y The Woodlands estuvo alimentado por políticas fiscales que fomentaban la propiedad de la vivienda. Yo me alegro de que la gente disfrute de viviendas más grandes en parcelas de mayor extensión, pero hay pocos motivos para que la política fiscal federal subvencione a la gente que compra viviendas grandes. Una forma sencilla de aliviar el problema sería rebajar el límite superior de las deducciones de intereses hipotecarios a una cifra más modesta, 300.000 dólares, por ejemplo.

Las deducciones de intereses hipotecarios forman parte de una política federal que intenta fomentar la propiedad de la vivienda desde hace setenta años. Para estimular el mercado hipotecario, empresas patrocinadas por el gobierno, como Fannie Mae y Freddie Mac, han sido subvencionadas por el gobierno federal de forma encubierta durante mucho tiempo y ahora ya de forma abierta. La Federal Housing Administration alentó durante mucho tiempo a los estadounidenses a convertirse en propietarios de su vivienda. Si bien la propiedad de la vivienda conlleva algunos beneficios sociales, subvencionar

la propiedad de la vivienda perjudica a las ciudades. Los propietarios de viviendas votan más y participan en la resolución de problemas locales, y también tienden a ser propietarios de más armas de fuego que quienes no lo son. Es posible que valga la pena subvencionar tales cosas, pero sin duda sería más sensato subvencionar cualquier actividad deseable de forma directa en lugar de incitar a la gente a pedir prestado todo el dinero posible para jugárselo en los mercados de la vivienda. El gran crac inmobiliario de 2006-2008 ilustra muy bien lo disparatado que es empujar a la gente a jugarse todo lo que tiene y más al capricho de las vicisitudes de los mercados inmobiliarios.

El elevado precio de los terrenos urbanos conduce de forma natural a la construcción de viviendas adosadas, y el 85 por ciento de dichas viviendas son de alquiler[26]. Puede que existan cooperativas y condominios ocupados por propietarios, pero esas complejas estructuras de propiedad acarrean sus propios problemas, de ahí que sigan siendo algo relativamente poco frecuente. Mientras las viviendas ocupadas por sus propietarios sigan siendo un fenómeno abrumadoramente no urbano, subvencionar la propiedad de la vivienda irá en perjuicio de las ciudades.

El presidente Obama es el primer presidente urbano desde Teddy Roosevelt, pero el componente de infraestructura de la ley de estímulo de 2009 carga los dados tan en contra de la Norteamérica urbana como la mayor parte de las inversiones anteriores en infraestructuras[27]. Entre marzo y diciembre de 2009, los gastos de estímulo per cápita en los cinco estados menos densamente poblados dobló la cifra correspondiente en el resto del país[28]. Quizá este dato no debería sorprendernos, pues aunque en ellos solo viva el 1,2 por ciento de la población, esos cinco estados controlan el 10 por ciento del Senado[29]. Ahora bien, eso no hace que la asignación desproporcionada de recursos a las áreas menos densas sea más sensata, sobre todo cuando se tiene en cuenta que supuestamente se trataba de un

gasto anticrisis y que los cinco estados menos densos lograron resistir hasta el final de la recesión con una tasa de desempleo media del 6,4 por ciento, a fecha de diciembre de 2009[30].

Durante los veinte últimos años, la cuantía de las partidas destinadas a financiar el transporte en los diez estados más densamente poblados ha sido de aproximadamente la mitad per cápita que las partidas destinadas a financiar los transportes en los diez estados menos densamente poblados[31]. En el paquete de estímulo económico, que recurre a la vieja fórmula, la proporción es la misma. Estamos utilizando las inversiones en infraestructuras más para lograr que la Norteamérica rural sea accesible que para acelerar la circulación de la gente en áreas urbanas densas. Y, sin embargo, los trayectos laborales lentos son mucho más habituales en las ciudades grandes y abarrotadas que en las áreas de baja densidad. En las diez áreas metropolitanas más grandes, el trayecto laboral medio dura veinte minutos más que en el país en su conjunto.

Como dice la Oficina de Gestión y Presupuestos de la Casa Blanca en relación con el programa federal de autopistas, «la financiación no se basa en las necesidades o el rendimiento, y los fondos del programa se han asignado con objetivos muy específicos»[32]. Durante la década de 1950, el programa interestatal de autopistas ofreció a la gente muchas facilidades para abandonar las ciudades.

Admitamos que es difícil invertir en transporte en las áreas urbanas. Los grandes proyectos urbanos son extremadamente caros. Como nos recuerda la célebre batalla librada en relación con la Autopista de Lower Manhattan por Jane Jacobs contra el gran maestro de obras Robert Moses, construir allí donde ya vive gente siempre provoca una oposición comunitaria mucho mayor que hacerlo en campos verdes. Más aún, se han destinado demasiados proyectos de transporte urbano a ciudades en decadencia que no necesitan más infraestructuras. Al fin y al cabo, el rasgo definitorio de esas ciudades es un exceso de

edificación en relación con el número de habitantes que poseen. Tenemos que edificar de manera que unas ciudades cada vez más llenas de gente sean más funcionales. La diferencia entre los buenos proyectos y disparates como el People Mover de Detroit es que los buenos proyectos proporcionan beneficios tangibles a un gran número de usuarios. Los malos proyectos no hacen sino crear oportunidades para el clientelismo y recompensas para los promotores inmobiliarios.

Las personas que están a favor de invertir de forma desproporcionada en transporte para las áreas menos densas sostienen que la gente que vive en esas áreas merece esa esplendidez porque pagan más impuestos sobre la gasolina, la fuente fundamental de fondos federales para el transporte. De ser ese el caso, entonces las áreas más densas deberían recibir una mayor compensación por pagar más impuestos. En Estados Unidos, más de la mitad de los ingresos están concentrados en veintidós áreas metropolitanas. Si el gobierno federal repartiera el dinero en función de los ingresos fiscales, las grandes ciudades recibirían mucho más.

Sin embargo, a diferencia del argumento que dice que hay que devolver a las ciudades una proporción mayor del dinero que pagan en impuestos, el argumento que defiende que se destinen más dólares para infraestructuras de transporte a los estados que más gasolina consumen está fundamentalmente viciado. Uno de los objetivos primordiales del impuesto sobre la gasolina es hacer que los conductores soporten una parte de los costes sociales que supone el uso de las carreteras. Los principios económicos elementales nos dicen que si los conductores aumentan la contaminación y la congestión vial, debería cobrárseles por ello. Ahora bien, si los impuestos por gasolina que pagan los conductores vuelven a invertirse en autopistas (lo que en la práctica supone subvencionar la conducción), entonces los beneficios del impuesto sobre la gasolina se habrían desvanecido en gran medida. Para ofrecer a las ciudades

igualdad de condiciones, debería cobrarse a los conductores por la contaminación que provoca el consumo de gasolina, y ese dinero no debería devolvérseles en forma de más carreteras.

Para crear un impuesto sobre la gasolina apropiado, necesitamos saber exactamente cuánto daño infligen los conductores a los demás a través de la contaminación, las muertes en carretera y la congestión vial. Un artículo reciente sumó todos estos costes y acabó con la cifra de 1,6 dólares por litro, lo que quizá sea indicio de que los impuestos estadounidenses actuales sobre la gasolina son demasiado bajos[33], pero también de que los impuestos europeos quizá sean demasiado altos. Si Estados Unidos se escorara hacia el modelo europeo, es indudable que muchos habitantes de los barrios residenciales empezarían a pensar que la vida compacta es más sensata. Poner fin al prejuicio antiurbano de las políticas federales también significa cobrar a los conductores de los barrios residenciales por los costes medioambientales que generan.

Hasta el impuesto sobre la renta puede considerarse como un impuesto sobre la vida en las grandes ciudades. Los ingresos son mayores en estas porque allí la gente es más productiva. Al gravar esas ganancias suplementarias, hacemos más atractiva la vida sencilla de las áreas no metropolitanas. En lo fundamental, los impuestos reducen el atractivo de ganar más, y en las ciudades la gente gana más. No estoy diciendo que debamos eliminar el impuesto sobre la renta, pero sí que sería sensato limitar sus efectos antiurbanos. Los ingresos procedentes de la recaudación fiscal deberían revertir en mayor medida sobre las áreas que pagaron esos impuestos. Gravar a las ciudades para desarrollar la Norteamérica rural es una política insensata que perjudica a los motores urbanos de nuestra prosperidad.

Uno de los costes que tiene subvencionar la dispersión urbana es que las emisiones de carbono estadounidenses son mayores de lo que tendrían que ser. Las ciudades son verdes. Vivir en un medio de gran densidad y caminar mucho es mucho más respetuoso con el medio ambiente que vivir en un enclave residencial de baja densidad e ir en coche a todas partes. La incapacidad de Estados Unidos para articular una política medioambiental sensata que cobre a la gente por los costes medioambientales de sus acciones también ha engendrado un peligroso prejuicio antiurbano.

Las personas a las que les gustan los barrios residenciales deberían poder vivir allí, pero esa opción tendría que estar basada en los verdaderos costes y beneficios de la vida suburbana. Los habitantes de los barrios residenciales consumen mucha más energía y emiten mucho más carbono que los habitantes de las urbes. La necesidad de poner un precio adecuado a las emisiones de carbono es especialmente importante en países como la India y China, cuyas decisiones en materia de estilo de vida van a determinar el futuro de las emisiones de carbono a escala mundial.

La forma más sencilla de abordar el cambio climático es crear un impuesto sobre el carbono. Si se tasa a los consumidores de energía por el coste social de sus acciones, entonces utilizarán coches más eficientes en el consumo de combustible y vivirán en casas que también lo sean. También les parecerá más atractiva la vida en la gran ciudad. Al no gravar de forma apropiada el consumo de energía, estamos subvencionando implícitamente estilos de vida suburbanos intensivos en consumo energético e incitando a la gente a abandonar las ciudades.

Durante los próximos cuarenta años, la India y China van a seguir urbanizándose con rapidez. Sus decisiones sobre la

utilización del territorio van a tener un impacto tremendo en el consumo de energía y las emisiones de carbono. Si deciden vivir con una gran densidad y recurrir al transporte público, el mundo entero se beneficiará de ello. Si optan por la dispersión urbana, entonces todos padeceremos las consecuencias de un mayor consumo energético y unas mayores emisiones de carbono. Uno de los motivos importantes por los que Occidente tiene que reducir su propio impacto medioambiental es que eso reduciría la hipocresía de decirles a la India y a China que sean más verdes mientras nosotros vamos al centro comercial en utilitarios todoterreno.

Ofrendas de la ciudad

Las relucientes torres de nuestras ciudades son un indicio de la grandeza de la que es capaz el género humano, pero también de nuestra arrogancia y presunción. La reciente recesión nos recuerda dolorosamente que la innovación urbana, además de generar valor, puede destruirlo. Cualquier desaceleración económica es un desafío para el mundo y sus ciudades. Cuando se contraen el comercio y los mercados financieros, las áreas urbanas sufren las consecuencias. Al reducirse los ingresos fiscales, las ciudades tienen que hacer mayores esfuerzos para proporcionar servicios básicos a la ciudadanía. El aumento de los niveles de desempleo supone una mayor carga para esos servicios, sobre todo en ciudades que ya son pobres.

Y no obstante, nuestro futuro urbano sigue siendo brillante. Ni siquiera la crisis de 1929 logró extinguir las luces de la gran ciudad. La energía imperecedera de las ciudades refleja la naturaleza profundamente social de la humanidad. La capacidad para comunicarnos unos con otros es nuestra característica fundamental como especie. Si evolucionamos como especie fue

porque cazábamos en manadas y compartíamos las piezas cobradas. El psicólogo Steven Pinker sostiene que la vida en grupo, la versión primitiva de la vida urbana, «preparó el terreno para el desarrollo de una inteligencia hominizada»[34]. Construimos civilizaciones y culturas al mismo tiempo, aprendiendo constantemente de los demás y del pasado. La aparición de nuevas tecnologías, desde el libro a Google, no ha logrado modificar nuestra naturaleza fundamentalmente social. Esas nuevas tecnologías nos han permitido aprender algunas cosas sin tener que vernos cara a cara, pero no han acabado con la ventaja añadida que supone la interacción personal. Es más, desde que las nuevas tecnologías han aumentado los réditos de las nuevas ideas, los réditos procedentes de la colaboración cara a cara también han aumentado.

A finales del siglo XX, la reducción de los costes del transporte eliminó las antiguas ventajas productivas de las grandes ciudades industriales. El automóvil llevó a Estados Unidos a los enclaves residenciales periféricos y a las ciudades organizadas en torno al coche del Sunbelt. Para muchas zonas urbanas más antiguas, estos sucesos fueron traumáticos, pero no fueron una sentencia de muerte para la ciudad. Las ventajas de la proximidad con otros seres humanos son demasiado grandes.

Los dirigentes chinos parecen haber comprendido que una densidad elevada permitirá que su país, que en otros tiempos fue pobre, se enriquezca. También parecen haberse percatado de que las torres de pisos aumentan la productividad y reducen los costes medioambientales. Si China opta por la altura en lugar de por la dispersión, disminuirán las emisiones de carbono mundiales, el planeta estará más protegido del calentamiento global y la propia China dependerá menos de los países productores de petróleo de Oriente Medio.

El futuro de la India también será urbano, pero es más difícil de predecir la morfología venidera de sus áreas urbanas. Hasta ahora, las ciudades indias han adoptado los peores aspectos de la

planificación territorial inglesa, que conduce a la construcción de edificios bajos y a la dispersión de la población. Los costes que ese modelo impone a la India son tan enormes que es muy posible que el subcontinente se vea obligado a abandonar su antipatía hacia la actividad constructora de gran densidad. Si tanto la India como China se convierten en civilizaciones altamente urbanas, entonces los barrios residenciales estadounidenses comenzarán a ser más bien una excepción que un presagio del futuro del resto del planeta.

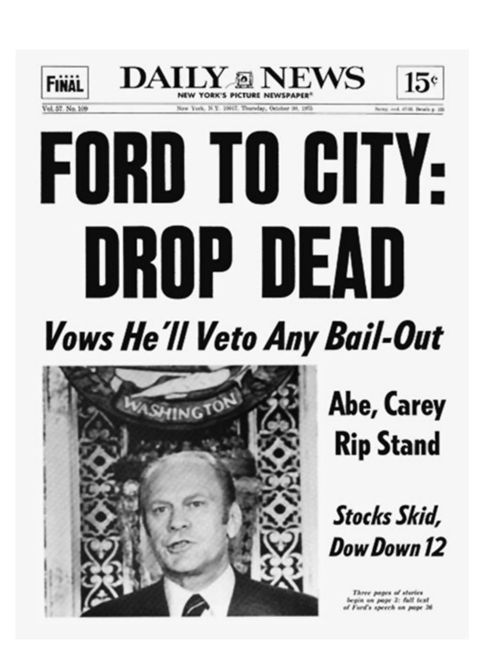
Yo sospecho que a largo plazo el romance del siglo XX con la vida en los barrios residenciales nos parecerá, al igual que la breve era de la ciudad industrial, más una aberración que una pauta. Construir ciudades es difícil, y la densidad acarrea costes además de beneficios. Sin embargo, vale la pena soportar esos costes, porque ya sea en las floridas galerías comerciales de Londres o en las revoltosas favelas de Río de Janeiro, en los rascacielos de Hong Kong o en los polvorientos talleres de Dharavi, nuestra cultura, nuestra prosperidad y nuestra libertad son, en última instancia, fruto de personas que viven, trabajan y piensan juntas, y ahí reside precisamente el triunfo supremo de la ciudad.



Las ciudades son tan monumentales que olvidamos con facilidad lo veloz que puede ser su caída (y también su auge). Durante la década de 1970 Nueva York estuvo al borde de la bancarrota; el presidente Ford se negó a acudir en su rescate (abajo) y el presidente Carter recorrió las lúgubres ruinas del sur del Bronx (arriba). Tres décadas antes de estas icónicas imágenes, Gotham había sido un dechado de virtudes urbanas, y tres décadas después, ha vuelto a serlo.

[Arriba]Teresa Zabala/The New York Times/Redux Pictures

*[Abajo] New York, Dai*ly News Archive/Getty Images



FINAL

DAILY NEWS

NEW YORK'S PICTURE NEWSPAPER®

15¢

Vol. 57. No. 109 — New York, N.Y. 10017, Thursday, October 30, 1975

FORD TO CITY: DROP DEAD

Vows He'll Veto Any Bail-Out

Abe, Carey Rip Stand

Stocks Skid, Dow Down 12

Three pages of stories begin on page 3; full text of Ford's speech on page 36



El campus de Mindtree de Bangalore es un impoluto y elegante fenómeno surgido de la globalización que prospera vinculando a personas inteligentes de la India y de todo el mundo.

MindTree Ltd.



En Bangalore los mercados no son impolutos ni elegantes, pero sí son una emocionante explosión de energía humana.

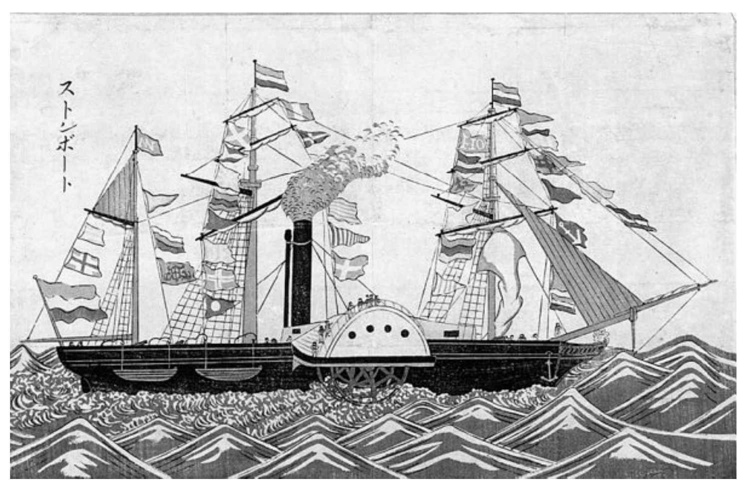
Copyright Ruban Phukan



Encuentro entre Oriente y Occidente durante la Edad Media europea, en buena medida rural, y el apogeo urbano del islam. En la imagen, emisarios de Harún al-Rashid, líder del mundo árabe, presentan a Carlomagno, cuyo imperio no disponía de

ninguna tecnología semejante, una sofisticada clepsidra.

El homenaje de Harún al-Rashid a Carlomagno. J. Jordaens (1593-1678) y A. Utrecht (1599-1652)/Phillips, The International Fine Art Auctioneers, UK/Photo © Bonhams, Londres, Reino Unido/Bridgem*an Art Library*



El contacto de los japoneses con los holandeses a través de la ciudad de Nagasaki les proporcionó unas ventajas considerables sobre sus vecinos asiáticos. La Marina japonesa utilizó este barco, con el que le obsequiaron los holandeses en el siglo XIX, para desarrollar habilidades que le permitieran hacer frente a las potencias navales europeas.

Colección Marítima del Museo de Róterdam

Los disturbios de 1967 en Detroit destruyeron más de dos mil edificios y acabaron simbolizando la decadencia de lo que en otro tiempo fue una gran ciudad.

Rolls Press/Popperfoto/Getty Images



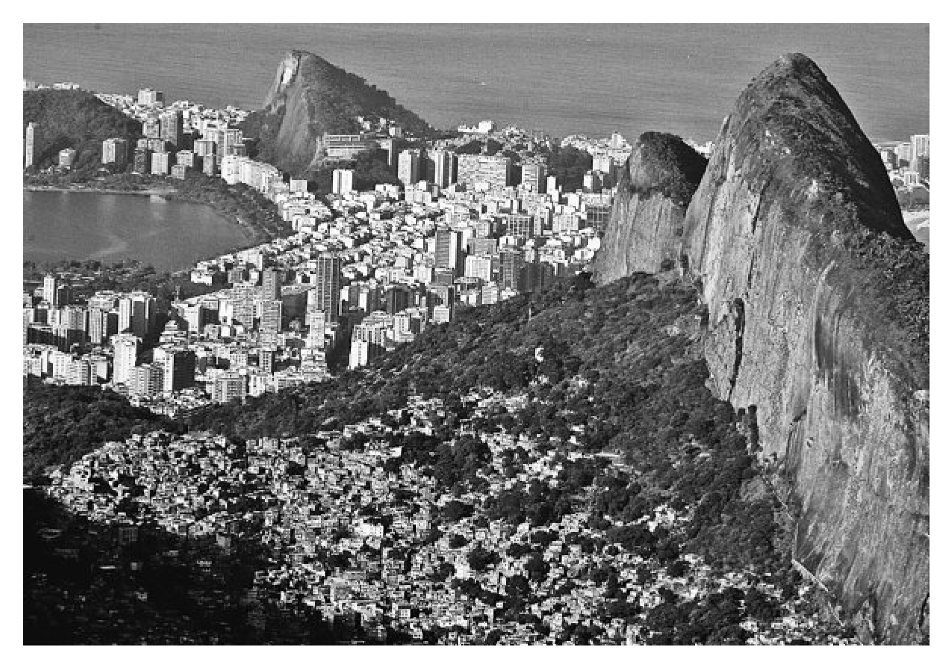
Detroit trató de frenar su decadencia por medio de inversiones estúpidas como el People Mover, que aquí vemos deslizándose sobre unas calles fundamentalmente vacías.

Dennis MacDonald/World of Stock



A partir de su experiencia en Wall Street, Michael Bloomberg aprendió a apreciar el valor de la interacción cara a cara, y convirtió el ayuntamiento en una oficina de planta abierta que permitiese la circulación acelerada de información.

Copyright Ciudad de Nueva York, utilizada con permiso de la Alcaldía de Nueva York



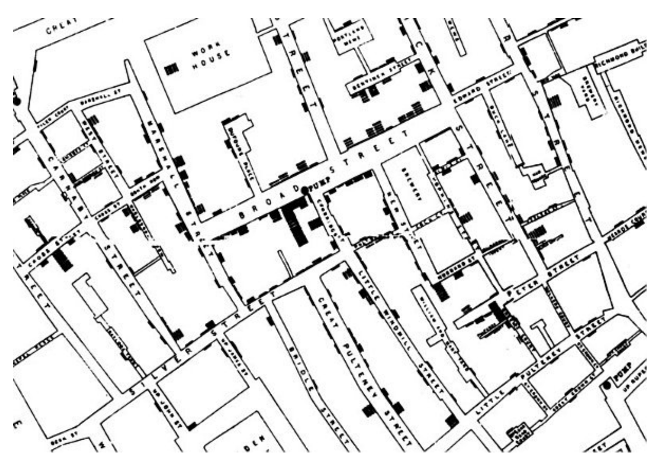
La mayoría de los americanos del norte considerarían la favela de Rocían (en primer plano) como un cáncer, pero en realidad es un indicador de vitalidad urbana. La gente que se establece allí dispone de más oportunidades y mejores servicios que en el interior de Brasil.

Ivo Gonzalez/Agência O Globo



Un hombre transporta a sus hijos entre el bullicio (y las fétidas calles) del barrio de Dharavi en Bombay. Este tipo de condiciones se asemejan a las que padecieron muchos habitantes de París, Londres, Nueva York y otras grandes ciudades durante el siglo XIX.

Prashanth Vishwanathan/Bloomberg/Getty Images



El célebre mapa del cólera de John Snow de 1854 le ayudó a determinar que la fuente de la epidemia londinense era un pozo.

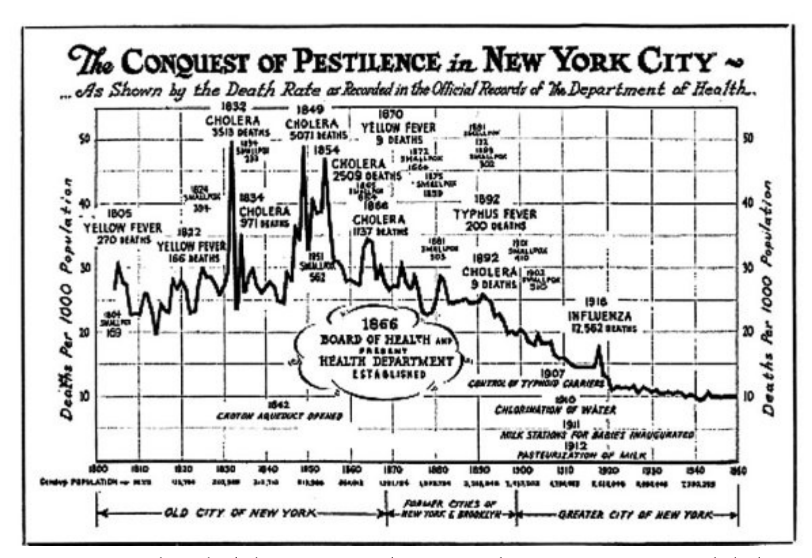
Wikipedia Commons (publicado por C. F. Cheffins, Lith, Southhampton Buildings, Londres, Inglaterra, 1854, en Snow, John, On the Mode of Communication of Cholera, 2ª ed., John Churchill, New Burlington Street, Londres, Inglaterra, 1855)





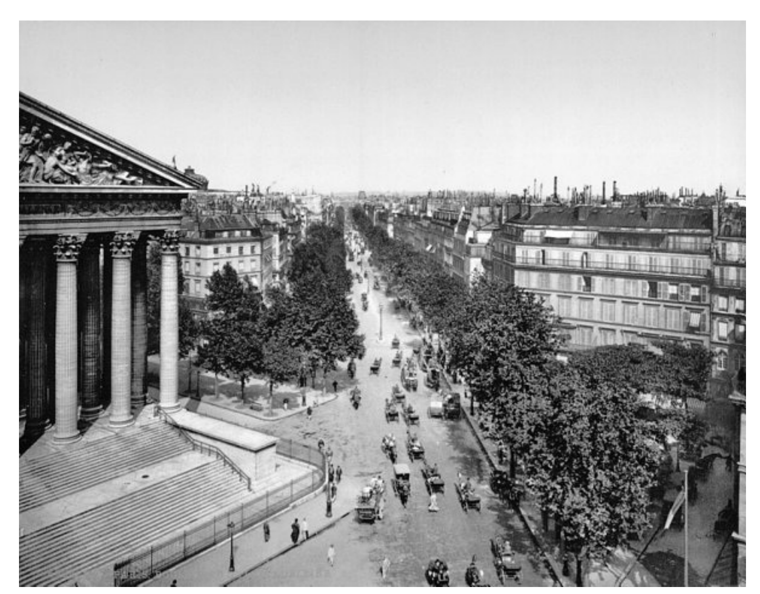
George Waring y otros pioneros de los servicios sanitarios transformaron el variopinto grupo que formaban los empleados de limpieza callejera de Nueva York (a la izquierda, en 1868) en una fuerza bien organizada y eficaz (a la derecha, en 1920).

[Izquierda y derecha] Picture Collection, The New York Public Library, Fundaciones Astor, Lenox y Tilden



El Departamento de Salud de Nueva York muestra la secuencia temporal de la tasa de mortalidad de la ciudad, que cayó en picado con el suministro de agua limpia durante el siglo XIX.

Departamento de Salud e Higiene Psíquica de Nueva York



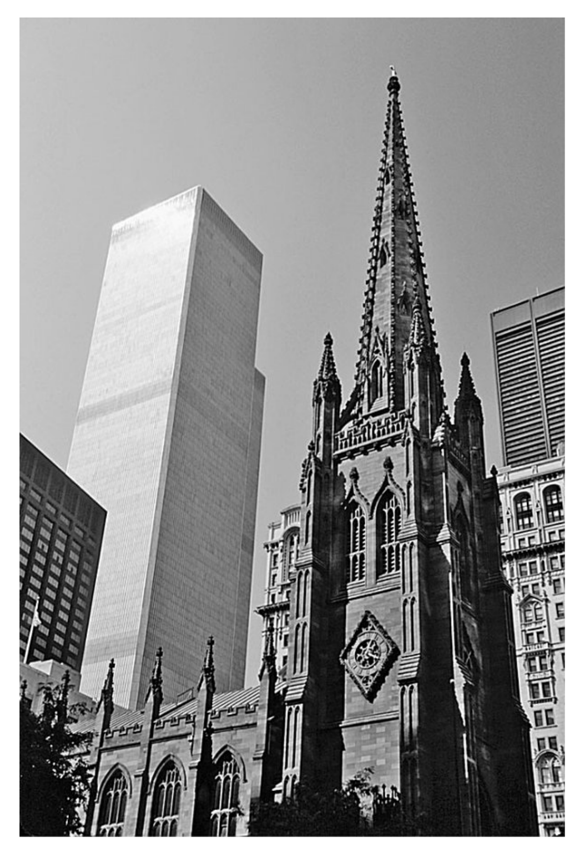
El majestuoso orden de los bulevares parisinos es el resultado de un inmenso proyecto de renovación urbana que alteró de forma espectacular la fisonomía de la ciudad durante la segunda mitad del siglo XIX. En la actualidad, toda alteración significativa de este paisaje urbano está vedada por normas estrictas.

Library of Congress Prints and Photographs Division (Detroit Publishing Company, 1905)



El edificio Chicago Home Insurance, construido en 1885, está considerado por muchos como el primer rascacielos de armazón metálico del mundo; esta tecnología acabaría dictando la forma de la mayoría de las ciudades durante el siglo XX y más allá.

Museo de Historia de Chicago/Getty Images



Hasta que los edificios comerciales próximos no comenzaron a eclipsarlo en 1890, Trinity Church fue el edificio más alto de Nueva York durante cuarenta años. Los dos edificios situados a la izquierda de la iglesia ostentaron ese honor durante treinta años, hasta que fueron destruidos por un ataque terrible que en última instancia no hizo sino poner de manifiesto la resistencia de una gran ciudad.

Jeff Greenberg/World of Stock



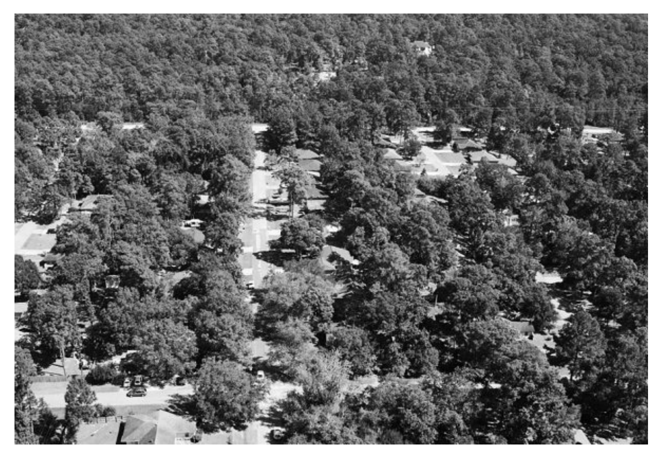
La gran urbanista Jane Jacobs no parece muy contenta con los edificios de gran altura que la rodean. Se opuso vigorosamente a esa clase de edificaciones, posicionándose a favor de un paisaje urbanístico de baja altura, como el de Greenwich Village, en Nueva York. No todos esos argumentos han sido confirmados por el paso del tiempo.

Bob Gomel/Time & Life Pictures/Getty Images



Levittown, Nueva York, ofrecía miles de viviendas producidas en masa que ayudaron a Estados Unidos a reconfigurarse en torno al automóvil.

Hulton Archive/Getty Images



The Woodlands, en las afueras de Houston, muestra lo muchísimo más lujosas y numerosas que han llegado a ser las urbanizaciones en áreas residenciales desde la época de Levittown. Por desgracia, la expansión de estas zonas ha conducido a un estilo de vida más intensivo en carbono. En realidad, todo ese verdor es muy poco ecológico.
© *Ted Washington*



Bombay se expandió gracias a su papel como factoría de la Compañía Británica de las Indias Orientales, y sigue siendo un punto de comunicación entre la India y el resto del mundo. Por desgracia, también adoptó algunos de los peores aspectos de las políticas urbanísticas británicas, como severas limitaciones sobre las alturas de los edificios, que la han convertido en una ciudad demasiado plana, con demasiada congestión vial y demasiado cara. Recientemente se han construido algunos rascacielos, pero la comunidad empresarial de Bombay sigue padeciendo por escasez de buenos inmuebles

y buenas opciones de transporte.
Scott Eels/Bloomberg/Getty Images



Singapur es otro legado de la Compañía Británica de las Indias Orientales, pero ahora es un modelo espléndido de gestión urbana. Tiene un sistema de suministro de agua de primera categoría, multitud de edificios de gran altura y un sistema de cobro por congestión vial que factura electrónicamente a los conductores por los costes sociales que generan sus vehículos. El resultado es una ciudad-Estado hiperdensa con un tráfico que se mueve con mayor fluidez que en muchas pequeñas ciudades estadounidenses.
Autoridad Vial de Singapur



Hong Kong es otra ciudad asiática que lleva la impronta de la administración británica y sigue desempeñando un papel histórico como principal vínculo entre Oriente y Occidente. Combina la buena gestión con la libertad económica, incluida la libertad de reconstruir y desarrollar. El resultado es un caldero acelerado de actividad que es mucho más caótico que Singapur pero igual de productivo.

DAJ/Amana Images/Getty Images

AGRADECIMIENTOS

Este libro ha sido el fruto de la colaboración y estoy enormemente agradecido a todas las personas que contribuyeron a hacerlo posible. Mis agentes, Suzanne Gluck y Eric Lupfer, de William Morris Endeavor, no solo me animaron a escribir un libro de divulgación sino que también hicieron contribuciones constantes y constructivas desde el comienzo hasta el final. Varias de mis frases favoritas del libro son suyas.

Eamon Dolan, de Penguin Press, fue un editor magnífico; no solo pulió mi prosa, sino que ayudó a esculpir el libro entero. Es paciente, considerado y prudente. Si mis reflexiones han conseguido formar una unidad coherente, gran parte del mérito es suyo.

También recibí muchísimo apoyo institucional del Manhattan Institute, de su presidente, Lawrence Mone, y de su director de investigaciones, Howard Husock. Gracias al apoyo generoso y paciente de la Smith Richardson Foundation, pudieron ofrecerme asistencia intelectual y financiera a lo largo de todo el proyecto. Varias de las ideas del libro fueron investigadas primero en *City Journal,* y quiero agradecer a su redactor jefe, Brian Anderson, y a su director ejecutivo, Ben Plotinsky, los consejos que me prodigaron.

También recibí mucho apoyo institucional y financiero del Taubman Center y del Rappaport Institute de la Harvard Kennedy School, instituciones ambas que tuve la fortuna de dirigir mientras escribía este libro. Erin Dea y Heather Marie

Vitale me proporcionaron una ayuda muy valiosa a lo largo de todo el proyecto. David Luberoff y Sandra Garron han sido buenos amigos que me apoyaron mucho. Mi decano, David Ellwood, también me apoyó, y su capacidad de liderazgo fue una gran fuente de inspiración para mí.

En lo que se refiere al Taubman Center, quiero dar gracias muy en particular a Kristina Tobio, directora auxiliar, que fue mucho más allá del cumplimiento del deber y dedicó cientos de horas a realizar investigaciones de apoyo para el libro. El esfuerzo que hizo para recopilar las notas a pie de página y podar muchas de mis incorrecciones y excesos merece ser reconocido. También encabezó el equipo de asistentes de investigación que hizo contribuciones al libro en distintos momentos, y del que formaron parte Elizabeth Cook-Stuntz, Nathan Hipsman y Sarah Moshary.

También estoy en deuda con toda la gente que me ayudó a recorrer la India, Hong Kong, Singapur y otros lugares para conocer mejor sus ciudades. Ante todo, quiero dar gracias a M. K. Singh, de Bombay, por la enorme generosidad con la que me dedicó su tiempo y sus conocimientos. También agradezco los buenos consejos de Jyotish Saha en Calcuta, Mahika Shishodia y Gunner Kaur Gill en Delhi, Subroto Bagchi, K. Kuman, Ruban Phukan, Eric Savage, G. Srinivasan, Murali Vullaganti y, sobre todo, de K. R. Shrikrishna en Bangalore, así como los de Tripty Arya y Sunil Handa en Bombay. Mi estancia en Singapur se benefició mucho de la amabilidad de Peter Ho, Donald Lo y Koh Tsin Yen, a quienes también quiero darles gracias. Tim Welbes me mostró The Woodlands en Texas y compartió conmigo sus puntos de vista sobre dicho complejo. Emily Beam fue mi guía durante un magnífico recorrido por el centro de Detroit. Muchas otras personas también tuvieron una enorme paciencia conmigo mientras intentaba impregnarme de la personalidad de las ciudades del mundo recorriendo sus calles, y pido disculpas a todos aquellos a quienes no he dado las

gracias por su nombre.

Estoy especialmente agradecido a las personas que leyeron el manuscrito y me aportaron valiosas observaciones: Joshua Gottlieb, Jesse Shapiro, Andrei Shleifer, Lawrence Summers y Mitchell Weiss. Neil Levine me asistió en los aspectos del libro que tienen que ver con la historia de la arquitectura. Stephen Greenblatt leyó la sección sobre Shakespeare, y su gran erudición me fue de gran ayuda.

En un sentido más amplio, las deudas intelectuales de este libro son inmensas. Tanto mis profesores como mis colegas, mis coautores, mis alumnos, así como los muchos grandes urbanistas cuya obra admiro desde hace tanto tiempo, han influido profundamente en mí. La tesis central del libro (la facilidad con la que las ideas se difunden en un entorno denso) la aprendí en la Universidad de Chicago y pude vivir el proceso en directo gracias a la docencia de Gary Becker, Edward Lazear, Sherwin Rosen y George Tolley. Las ideas que contiene este libro deben mucho a la influencia temprana de José Scheinkman y Robert Lucas.

En Harvard he tenido la suerte de contar con maravillosos colegas, que me han enseñado mucho sobre las ciudades, entre ellos Alan Altshuler, John Campbell, David Cutler, Benjamin Friedman, Roland Fryer, Claudia Goldin, Tony Gómez-Ibáñez, Lawrence Katz y Andrei Shleifer. Tengo una gran deuda con John Kain y John Meyer, dos grandes figuras de la economía de las ciudades tristemente desaparecidas.

Muchas de las ideas de este libro aparecieron por primera vez en artículos académicos que escribí en colaboración con David Cutler, Denise DiPasquale, Glenn Ellison, Jess Gaspar, Joseph Gyourko, Matthew Kahn, Hedi Kallal, William Kerr, Janet Kohlhase, José Scheinkman y Andrei Shleifer. Muchos de esos artículos también fueron escritos con alumnos y exalumnos míos, entre ellos Alberto Ades, Guy Dumais, Joshua Gottlieb, Jed Kolko, David Mare, Matthew Resseger, Bruce Sacerdote,

Albert Saiz, Jesse Shapiro y Jacob Vigdor.

Para mencionar a todos los distinguidos urbanistas que han influido en mi forma de pensar sería precisa una reseña bibliográfica larga y tediosa, pero debería ser evidente que gran parte del libro lleva la impronta de Jane Jacobs, cuya sombra se proyecta sobre el universo urbano como la de un coloso.

Obedeciendo a prácticas muy extendidas, la Wikipedia no aparece en la bibliografía ni en las citas, porque cualquier dato extraído de la Wikipedia se contrastó con fuentes más convencionales. Con todo, sigo teniendo una gran deuda con los laboriosos y anónimos redactores de la Wikipedia, que facilitaron mucho mis investigaciones en multitud de ocasiones. Pido disculpas si entre mi prosa deslicé alguna frase procedente de la Wikipedia o de cualquier otra fuente (a uno de los asistentes de investigación se le asignó la tarea expresa de purgar esa clase de préstamos involuntarios), pero los errores no siempre se detectan.

Por último, quisiera expresar lo muy agradecido que le estoy a mi familia por apoyar durante cuarenta años mis meditaciones sobre las ciudades. Mi difunto padre, Ludwig Glaeser, fue quien me incitó a interesarme por el diseño de las ciudades cuando era un niño. Mi madre, Elizabeth Glaeser, fue la primera persona que me enseñó economía, y siempre ha sido un baluarte para mí. Mi padrastro, Edmund Chaitman, también ha influido mucho en mi comprensión de las personas y del mundo. Mis hijos, Theodore, Elizabeth y Nicholas, han tenido una paciencia asombrosa permitiéndome que me los llevara de Houston a Ravena, y han sido para mí una fuente constante de inspiración y de alegría.

Por encima de todo, sin embargo, quiero darle las gracias a mi esposa, Nancy Schwartz Glaeser, a quien este libro está dedicado. Ha sido una socia maravillosa en este proyecto, como lo es en nuestra vida en común. Ayudó a corregir el libro, hizo un sinfín de observaciones, y también se encargó de reunir y

seleccionar las imágenes. Su amor y su apoyo lo son todo para mí.

BIBLIOGRAFÍA

47th Street Business Improvement District Connecticut, The Diamond District, www.diamonddistrict.org/home.html.

AASENG, Nathan, *Business Builders in Real Estate,* Mineápolis, Oliver Press, 2002.

ACEMOGLU, Daron, «Why Do New Technologies Complement Skills? Directed Technological Change and Wage Inequality», *Quarterly Journal of Economics* 113, nº 4 (noviembre de 1998), pp. 1055-1189.

ACHENBACH, Joel, *The Grand Idea: George Washington's Potomac and the Race to the West,* Nueva York, Simon & Schuster, 2004.

ADAMS, Russell B., Jr., *The Boston Money Tree,* Nueva York, Crowell, 1977.

ADES, Alberto F., y Edward L. Glaeser, «Trade and Circuses: Explaining Urban Giants», *Quarterly Journal of Economics* 110, nº 1 (febrero de 1995), pp. 195-227.

Agencia Estadounidense del Censo, www.census.gov, se citan numerosas páginas completas en notas individuales; se ha hecho un amplio uso de American FactFinder, http://factfinder.census.gov.

Agencia Estadounidense del Censo, documento de trabajo nº 27, junio de 1998, www.census.gov/population/www/documentation/twps0027/twps0027.html.

Agencia Europea de Medio Ambiente, *Urban Sprawl in Europe: The Ignored Challenge,* informe nº 10/2006, 24 de noviembre de 2006, www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf.

AITKEN, Hugh G. J., *The Continuous Wave: Technology and American Radio 1900-1932,* Princeton, Nueva Jersey, Princeton University Press, 1985.

ALBION, Robert Greenhalgh, *The Rise of New York Port (1815-1860),* Nueva York, Scribner's, 1939.

ALEXIOU, Alice Sparberg, *Jane Jacobs: Urban Visionary,* New Brunswick, Nueva Jersey, Rutgers University Press, 2006.

AMAKER, Norman C., «*Milliken v. Bradley:* The Meaning of the Constitution in School Desegregation Cases», *Hastings Constitutional Law Quarterly* 2, nº 2 (primavera de 1975), pp. 349-372.

American Chamber of Commerce Research Association. ACCRA Cost of Living Index: Historical Dataset (1Q1990-2009), Arlington, VA, Council for Community and

Economic Research [distribuidor] versión 1, http://hdl.handle.net/1902.1/14823.

American FactFinder, U.S. Census Bureau, http://factfinder.census.gov.

ANKENY, Brent, y Robert Snavely, «Renovate Joe or Build Rink? Wings Likely to Decide by Year's End, Ilitch Says», *Crain's Detroit Business,* 19 de junio de 2006, p. 1.

ANSARY, Tamim, *Destiny Disrupted: A History of the World through Islamic Eyes,* Nueva York, PublicAffairs, 2009.

ARCHER, David, y Stefan Rahmstorf, *The Climate Crisis: An Introductory Guide to Climate Change,* Cambridge University Press, 2010.

ARIAS, Elizabeth, «United States Life Tables, 2006», *National Vital Statistics Reports* 58, nº 21 (28 de junio de 2010), Centers for Disease Control and Prevention, www.cdc.gov/nchs/data/nvsr/nvsr58/nvsr58_21.pdf.

ARNS, R. G., «The Other Transistor: Early History of the Metal: Oxide Semiconductor Field-Effect Transistor», *Engineering Science and Education Journal* 7, nº 5 (octubre de 1998), pp. 233-240.

ASBURY, Edith Evans, «Board Ends Plan for West Village: Residents Win Fight to Save 16 Blocks from Being Bulldozed in "Deal"; Wagner's Stand Cited: Aides Say His Opposition Bars Project: Lifting of Slum Label Sought», *New York Times,* 25 de octubre de 1961.

ASHENFELTER, Orley, y Alan Krueger, «Estimates of the Economic Return to Schooling from a New Sample of Twins», *American Economic Review* 84, nº 5 (diciembre de 1994), pp. 1157-1173.

BAIROCH, Paul, *Cities and Economic Development: From the Dawn of History to the Present,* trad. Christopher Braider, University of Chicago Press, 1988.

BAKHIT, Mohammad Adnan, *History of Humanity: From the Seventh Century BC to the Seventh Century AD,* París (Unesco) y Londres, Routledge, 2000.

BALLON, Hillary, y Norman McGrath, *New York's Pennsylvania Stations,* Nueva York, W. W. Norton & Company, 2002.

«Baltimore Tries Drastic Plan of Race Segregation», *New York Times,* 25 de diciembre de 1910.

BARMAN, Roderick J., *Citizen Emperor: Pedro II and the Making of Brazil, 1825-1891,* Stanford, Stanford University Press, 1999.

BARR, Jason, Troy Tassier y Rossen Trendafilov, «Bedrock Depth and the Formation of the Manhattan Skyline, 1890-1915», Nueva York, documento de trabajo de la Universidad de Columbia, enero de 2010.

BARRO, Robert J., y Jong-Wha Lee, «International Data on Educational Attainment: Updates and Implications», Cambridge, Massachusetts, Harvard Center for International Development, documento de trabajo nº 42, abril de 2000, www.cid.harvard.edu/ciddata/ciddata.html.

BASCOMB, Neal, *Higher: A Historic Race to the Sky and the Making of a City,* Nueva

York, Doubleday, 2003.

BAUMOL, William J., «Entrepreneurship: Productive, Unproductive, and Destructive», *The Journal of Political Economy* 98, nº 5, parte 1 (octubre de 1990), pp. 893-921.

BAUM-SNOW, Nathaniel, «Changes in Transportation Infrastructure and Commuting Patterns in U.S. Metropolitan Areas, 1960-2000», *American Economic Review,* 100, nº 2 (mayo de 2010), pp. 378-382.

—, «Did Highways Cause Suburbanization?», *Quarterly Journal of Economics* 122, nº 2 (2007), pp. 775-805.

BEASLEY, William G., «The Foreign Threat and the Opening of the Ports», en *The Cambridge History of Japan,* vol. 5, *The Nineteenth Century,* ed. Marius B. Jansen, cap. 4, Cambridge, Reino Unido, Cambridge University Press, 1989.

BEASON, Richard, y David Weinstein, «Growth, Economies of Scale and Targeting in Japan (1955-1990)», *Review of Economics and Statistics* 78, nº 2 (mayo de 1996), pp. 286-295.

BEATTY, Jack, *The Rascal King: The Life and Times of James Michael Curley, 1874-1958,* Reading, Massachusetts, AddisonWesley, 1992.

BECKER, Gary S., «Crime and Punishment: An Economic Approach», *Journal of Political Economy* 76, nº 2 (marzo-abril de 1968), pp. 169-217.

BECKLUMB, Penny, «Canada's Immigration Program», rev. 10 de septiembre de 2008, Ottawa, Library of Parliament, Law and Government Division, www2.parl.gc.ca/content/lop/researchpublications/bp190-e.pdf.

BEHAR, Darren, «Livingstone Wins Fight over £5 Car Charge», *Daily Mail* (Londres), 1 de agosto de 2002.

«Bengal Leads Hunger List, Poor Land-Man Ratio Blamed», *Financial Express,* 4 de abril de 2007.

BENIWAL, Vrishti, «Commuting Time in Mumbai the Maximum, Says Study», *Financial Express,* 16 de agosto de 2007.

BENNETT, Charles G., «City Acts to Save Historical Sites: Wagner Names 12 to New Agency: Architects Decry Razing of Penn Station», *New York Times,* 22 de abril de 1962.

BERGER, Joseph, «Hell's Kitchen, Swept Out and Remodeled», *New York Times,* 19 de marzo de 2006.

BERNSTEIN, Peter L., *Against the Gods: The Remarkable Story of Risk,* Nueva York, Wiley, 1996.

—, *Wedding of the Waters: The Erie Canal and the Making of a Great Nation,* Nueva York, Norton, 2005.

BERRIEN, Jenny, y Christopher Winship, «Lessons Learned from Boston's Police-Community Collaboration», *Federal Probation* 63, nº 2 (diciembre de 1999), Academic Search Premier, EBSCOhost.

BERTAUD, Alain, «Mumbai FSI Conundrum: The Perfect Storm: the Four Factors

Restricting the Construction of New Floor Space in Mumbai», 15 de julio de 2004, http://alainbertaud.com/AB_Files/AB_Mumbai_FSI_conundrum.pdf

BERTONI, Steven, Keren Blankfeld, Katie Evans, Russell Flannery, Duncan Greenberg, Naazneen Karmali, Benjamin Klauder, et al., «Billionaires», *Forbes* 185, nº 5, pp. 69-76.

BESLEY, Timothy, y Robin Burgess, «Can Labor Regulation Hinder Economic Performance? Evidence from India», *Quarterly Journal of Economics* 119, nº 1 (febrero de 2004), pp. 91-134.

«Billionaires' Favorite Hangouts», *Forbes* 181, nº 6, pp. 120 y ss.

«The Birth of the University», *History of Stanford,* Stanford University, www.stanford.edu/about/history/index.html (consultada el 19 de julio de 2011).

BLACK, James, «Hamlet Hears Marlowe; Shakespeare Reads Virgil», *Renaissance and Reformation,* 18, nº 4 (1994), pp. 17-28.

BLAKELY, Rhys, «17 People Die Every Day Commuting to Work in Mumbai, India», *Times* (Londres), 1 de abril de 2009.

BLOOMBERG, Michael, y Matthew Winkler, *Bloomberg by Bloomberg,* Nueva York, Wiley, 1997.

BOAS, Frederick S., *Shakespeare and His Predecessors,* Nueva York, Scribner's, 1900.

Bond Street Association, http://www.bondstreetassociation.com/.

BOORSTIN, Daniel Joseph, *The Discoverers,* Nueva York, Random House, 1985. [Ed. cast.: *Los descubridores,* Barcelona, Crítica, 2000, trad. Susana Litjmaer.

Boston College, «Highlights of Results from TIMSS» [Third International Mathematics and Science Study], noviembre de 1996, http://timss.bc.edu/timss1995i/TIMSSPDF/P2HiLite.pdf.

Boston Latin School, «History (375 Years), Celebrating a Public Treasure», www.bls.org/podium/default.aspx?t=113646.

BOSWELL, James, *The Life of Samuel Johnson, LL.D.,* Londres, impreso por Henry Baldwin, para Charles Dilly, 1791. [Ed. cast.: *Vida de Samuel Johnson,* Barcelona, Acantilado, 2007, trad. Miguel Martínez-Lage.]

Botsuana, República de, «MASA: Anti-Retroviral Therapy», www.gov.bw/Global/MOH/Masa_ARV_Program.pdf.

Botsuana, República de, Oficina Central de Estadísticas, «Stats Update December 2009», www.cso.gov.bw/images/stories/StatsUpdates/update_dec09.pdf.pdf.

—, Tabla 1.6, «Distribution of Population in Urban Settlements: 1971-2001 Censuses», www.cso.gov.bw/index.php?option=com_content&task=view&id=147&Itemid=94.

BOULGER, Demetrius Charles, *The Life of Sir Stamford Raffles,* Londres, Horace Marshall & Son, 1899.

BRAUNHUT, Herman Jay, «Farm Labor Wage Rates in the South, 1909-1948», *Southern Economic Journal* 16, nº 2 (octubre de 1949), pp. 189-196.

BRILLAT-SAVARIN, Jean Anthelme, *The Physiology of Taste,* trad. M. F. K. Fisher, Nueva York, Courier Dover Publications, 2002. [Ed. cast.: *Fisiología del gusto,* Barcelona, Bruguera, 1986, trad. Conde de Rodalquilar.]

BRINKLEY, Douglas, *Wheels for the World: Henry Ford, His Company, and a Century of Progress,* Nueva York, Viking, 2003.

BRODY, Howard, Michael Russell Rip, Peter Vinten-Johansen, Nigel Paneth y Stephen Rachman, «Map-Making and Myth-Making in Broad Street: The London Cholera Epidemic, 1854», *Lancet* 356, nº 9223 (1 de julio de 2000), pp. 64-68.

BUNDLES, A'Lelia, *On Her Own Ground: The Life and Times of Madam C. J. Walker,* Nueva York, Scribner, 2001.

BURNS, E. Bradford, *A History of Brazil,* 3ª ed., Nueva York, Columbia University Press, 1993.

BURROUGH, Bryan, y John Helyar, *Barbarians at the Gate: The Fall of RJR Nabisco,* Nueva York, HarperCollins, 2003. [Ed. cast.: *Nabisco: la caída de un imperio,* Barcelona, Grijalbo, 1991, trad. Diorki.]

BURROWS, Edwin G., y Mike Wallace, *Gotham: A History of New York City to 1898,* Nueva York, Oxford University Press, 1999.

BUSSO, Matias, y Patrick Kline, «Do Local Economic Development Programs Work? Evidence from the Federal Empowerment Zone Program», *American Economic Journal: Economic Policy,* en preparación.

«By-the-Bye in Wall Street», *Wall Street Journal,* 5 de diciembre de 1932.

CAHALAN, Margaret Werner, «Historical Corrections Statistics in the United States, 1850-1984», Rockville, MD, U.S. Department of Justice, Bureau of Justice Statistics, 1986, www.ncjrs.gov/pdffiles1/pr/102529.pdf.

CAILLEBOTTE, Gustave, *Calle de París en un día de lluvia,* 1877, óleo sobre lienzo, 212,2 × 276,2 cm, Charles H. y Mary F. S. Worcester Collection, 1964.336, Art Institute of Chicago, www.artic.edu/artaccess/AA_Impressionist/pages/IMP_4.shtml.

California Department of Public Health, *Los Angeles County's Health Status Profile for 2010,* www.cdph.ca.gov/programs/ohir/Documents/losangeles.xls.

—, *San Francisco County's Health Status Profile for 2010,* www.cdph.ca.gov/programs/ohir/Documents/sanfrancisco.xls.

California Department of Water Resources, *California Water Plan Update 2005,* vol. 2, cap. 3, «Agricultural Water Use Efficiency», /www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2005/vol2/v2ch03.pdf; vol. 2, cap. 22, «Urban Water Use Efficiency», www.waterplan.water.ca.gov/docs/cwpu2005/vol2/v2ch22.pdf (consultada el 19 de agosto de 2011).

California, Government of, Association of Bay Area Governments, San Francisco Bay Area Housing Needs Plan 2007-2014, www.abag.ca.gov/planning/pdfs/SFHousingNeedsPlan.pdf.

—, California Environmental Quality Act (CEQA), Statute and Guidelines 2009, http://ceres.ca.gov/ceqa/stat.

Canada: Statistics Canada. Components of Population Growth, by Province and Territory, www40.statcan.gc.ca/l01/cst01/demo33a-eng.htm.

—, Educational Portrait of Canada, 2006 Census: Immigration, «Immigrants Account for a Large Proportion of Doctorate and Master's Degree Holders», www12.statcan.ca/census-recensement/2006/as-sa/97-560/p13-eng.cfm.

—, Greater Vancouver, 2006 Community Profiles, www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2006/dppd/prof/92591/details/Page.cfm?Lang=E&Geo1=CD&Code1=5915&Geo2=PR&Code2=59&Data=Count&Search

—, Immigrant Population by Place of Birth, by Census Metropolitan Area, 2006 Census, Vancouver, www40.statcan.gc.ca/l01/cst01/demo35g-eng.htm.

—, Immigrant Status and Period of Immigration (9), Work Activity in 2005 (14), Highest Certificate, Diploma or Degree (7), Age Groups (9), and Sex (3) for the Population 15 Years and Over of Canada, Provinces, Territories, Census Metropolitan Areas, and Census Agglomerations, 2006 Census: 20% Sample Data, www12.statcan.gc.ca.

—, Population 15 Years and Over by Highest Degree, Certificate or Diploma (1986 to 2006 Census), www40.statcan.gc.ca/l01/cst01/EDUC42-eng.htm.

—, Population by Selected Ethnic Origins, by Census Metropolitan areas, 2006 Census, Vancouver, www40.statcan.gc.ca/l01/cst01/demo27y-eng.htm.

Canagarajan, Sudharshanv, John Ngwafon y Saji Thomas, «The Evolution of Poverty and Welfare in Nigeria, 1985-92», Policy Research Working Paper Series 1715, Banco Mundial, 1997.

Cannato, Vincent J., *The Ungovernable City: John Lindsay and His Struggle to Save New York,* Nueva York, Basic Books, 2001.

Card, David, «Estimating the Return to Schooling: Progress on Some Persistent Econometric Problems», *Econometrica* 69, nº 5 (septiembre de 2001), pp. 1127-1160.

«Carlos Slim Helú, Biography of», www.carlosslim.com/biografia_ing.html (consultada el 19 de julio de 2011).

Cartledge, Paul, *Ancient Greece: A History in Eleven Cities,* Nueva York, Oxford University Press, 2009. [Ed. cast.: *Los griegos: encrucijada de la civilización,* Barcelona, Crítica, 2004, trad. Mercedes García Garmilla.]

Carvel, John, *Citizen Ken,* Londres, Chatto & Windus/Hogarth Press, 1984.

Case-Shiller Home Price Indices, Standard & Poor's, www.standardandpoors.com/indices/sp-case-shiller-home-price-indices/en/us/?indexId=SPUSA-CASHPIDFF—P-US–-.

Catan, Thomas, «Spain's Bullet Train Changes Nation– and Fast», *Wall Street Journal,* 20 de abril de 2009.

Chandler, Tertius, *Four Thousand Years of Urban Growth: A Historical Census,*

Lewiston, Nueva York, Mellon House, 1987.

CHASTEEN, John Charles, *Born in Blood and Fire: A Concise History of Latin America,* Nueva York, Norton, 2001.

«Chinese Agency Highlights Problems of Rising Car Ownership», BBC Worldwide Monitoring, Asia Pacific, 19 de julio de 2010.

CHINITZ, Benjamin, «Contrasts in Agglomeration: New York and Pittsburgh», *American Economic Review* 51, nº 2 (mayo de 1961), pp. 279-289.

COLLINS, William J., «The Political Economy of State Fair Housing Laws before 1968», *Social Science History* 30 (2006), pp. 15-49.

Columbia University, Office of Public Affairs, «Nobelist William S. Vickrey: Practical Economic Solutions to Urban Problems», 8 de octubre de 1996, www.columbia.edu/cu/pr/96/18968.html.

Congo, République Démocratique du, *Enquête Démographique et de Santé 2007,* Macro International, Calverton, Maryland, agosto de 2008, www.measuredhs.com/pubs/pdf/FR208/FR208.pdf.

CONN, Steven, *Metropolitan Philadelphia: Living with the Presence of the Past,* Filadelfia, University of Pennsylvania Press, 2006.

COSTA, Dora L., y Matthew E. Kahn, «Power Couples: Changes in the Locational Choice of the College Educated, 1940-1990», *Quarterly Journal of Economics* 115, nº 4 (noviembre de 2000), pp. 1287-1315.

COUCH, Carl J., David R. Maines y Shing-Ling Chen, *Information Technologies and Social Orders,* New Brunswick, Nueva Jersey, Transactions, 2006.

CRONON, William, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West,* Nueva York, W. W. Norton, 1991.

CURRID, Elizabeth, *The Warhol Economy: How Fashion, Art, and Music Drive New York City,* Princeton, Nueva Jersey, Princeton University Press, 2007.

CUTLER, David M., y Edward L. Glaeser, «Are Ghettos Good or Bad?», *Quarterly Journal of Economics* 112, nº 3 (agosto de 1997), pp. 827-872.

CUTLER, David M., Edward L. Glaeser y Karen Norberg, «Explaining the Rise in Youth Suicide», en Jonathan Gruber (ed.), *Risky Behavior Among Youths: An Economic Analysis,* Chicago, University of Chicago Press, 2001.

CUTLER, David M., Edward L. Glaeser y Jacob L. Vigdor, «The Rise and Decline of the American Ghetto», *Journal of Political Economy* 107, nº 3 (junio de 1999), pp. 455-506.

CUTLER, David M., y Grant Miller, «Water, Water Everywhere: Municipal Finance and Water Supply in American Cities», en Edward L. Glaeser y Claudia Goldin (eds.), *Corruption and Reform: Lessons from America's Economic History,* pp. 153-184, Chicago, University of Chicago Press, 2006.

DAVEY, Monica, «Detroit Mayor's Tough Love Poses Risks in Election», *New York Times,* 25 de septiembre de 2009.

DAVIS, Heather Greenwood, «Dubai Hits the Heights Again: World's Tallest Tower Goes over the Top with Luxury Complex», *Toronto Star,* 7 de enero de 2010, sección Viajes.

DE LONG, J. Bradford, y Andrei Shleifer, «Princes and Merchants: European City Growth Before the Industrial Revolution», *Journal of Law and Economics* 36 (octubre de 1993).

DENAVAS-WALT, Carmen, Bernadette D. Proctor y Jessica C. Smith, U.S. Bureau of the Census, Current Population Reports, *Income, Poverty, and Health Insurance Coverage in the United States: 2008,* septiembre de 2009, tabla 4, «People and Families in Poverty by Selected Characteristics: 2007 and 2008», p. 14.

DENNIS, Jan, «Gas Prices, Global Warming Renewing Interest in High-Speed Rail», Associated Press, 7 de septiembre de 2007.

DERBYSHIRE, Wyn, *Six Tycoons: The Lives of John Jacob Astor, Cornelius Vanderbilt, Andrew Carnegie, John D. Rockefeller, Henry Ford, and Joseph P. Kennedy,* Londres, Spiramus, 2008.

Design for London, «Housing for a Compact City», junio de 2003, www.london.gov.uk/archive/mayor/auu/docs/housing_compact_city_1.pdf.

DIAMOND, Jared, *Guns, Germs and Steel: The Fates of Human Societies,* ed. rev., Nueva York, Norton, 2005. [Ed. cast.: *Armas, gérmenes y acero: breve historia de la humanidad en los últimos trece mil años,* Madrid, Debate, 2004, trad. Fabián Chueca.]

DIMBLEBY, Jonathan, *The Prince of Wales,* Boston, Little, Brown, 1994.

DIPASQUALE, Denise, y Edward L. Glaeser, «The Los Angeles Riot and the Economics of Urban Unrest», *Journal of Urban Economics* 43, nº 1 (enero de 1998), pp. 52-78.

DOBBIE, Will, y Roland G. Fryer, «Are High Quality Schools Enough to Close the Achievement Gap? Evidence from a Social Experiment in Harlem», National Bureau of Economic Research, documento de trabajo 15473, noviembre de 2009.

DOMS, Mark, Timothy Dunne y Kenneth R. Troske, «Workers, Wages, and Technology», *Quarterly Journal of Economics* 112, nº 1 (febrero de 1997), pp. 253-290.

DONOHUE, John J., III, «Fighting Crime: An Economist's View», *Milken Institute Review,* primer trimestre de 2005, http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1016&context=john_donohue.

DONOHUE, John J., III, y Steven D. Levitt, «The Impact of Legalized Abortion on Crime», *Quarterly Journal of Economics* 116, nº 2 (mayo de 2001), pp. 379-420.

DORFMAN, Nancy S., «Route 128: The Development of a Regional High Technology Economy», *Research Policy* 12, nº 6 (1983), pp. 299-316.

DORRINGTON, R. E., T. A. Moultrie y T. Daniel, *The Demographic Impact of HIV/AIDS in Botswana,* Gaborone, UNDP y NACA, Botsuana, 2006, www.gov.bw/Global/NACA%20Ministry/Demographic_Report.pdf.

«The Dragon's Gambling Den», *Economist,* 10 de julio de 2010.

«Dredging the Debt: Dubai's Debt Mountain», *Economist,* 31 de octubre de 2009.

DREISER, Theodore, *Sister Carrie,* Nueva York, Doubleday, Page & Co., 1900. [Ed. cast.: *Nuestra hermana Carrie,* Barcelona, Caralt, 1975, trad. Luis Solano Costa.]

Dubai Mall, www.thedubaimall.com/en.

DURACK, David T., Robert J. Littman, R. Michael Benitez y Philip A. Mackowiak, «Hellenic Holocaust: A Historical Clinico-Pathologic Conference», *American Journal of Medicine* 109, nº 5 (1 de octubre de 2000), pp. 391-397.

DURANT, Will, y Ariel Durant, *The Story of Civilization,* vol. 4, *The Age of Faith: A History of Medieval Civilization: Christian, Islamic, and Judaic, from Constantine to Dante, a.d. 325–1300,* Nueva York, Simon & Schuster, 1950.

DURANTON, Gilles, y Matthew Turner, «The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from the U.S.», University of Toronto Department of Economics, documento de trabajo 370, 2009.

DURANTON, Gilles, y Matthew Turner, «Urban Growth and Transportation», (2010), http://individual.utoronto.ca/gilles/Papers/GrowthTransport.pdf.

DUSSAULT, Raymond, «Jack Maple: Betting on Intelligence», *Government Technology,* 1 de abril de 1999.

EBREY, Patricia, Anne Walthall y James Palais, *East Asia: A Cultural, Social, and Political History,* Boston, Houghton Mifflin, 2008.

Economist Intelligence Unit, Global Liveability Report, www.eiu.com/site_info.asp?info_name=The_Global_Liveability_Report_Press_Release&rf=0.

EDGERTON, Robert B., *The Troubled Heart of Africa: A History of the Congo,* Nueva York, St. Martin's, 2003.

ELLIOTT, Orrin Leslie, *Stanford University: The First Twenty-Five Years,* Palo Alto, California, Stanford University Press, 1937.

Encyclopædia Britannica Online, www.britannica.com.

ESCOFFIER, Auguste, *Memories of My Life,* trad. Laurence Escoffier, Nueva York, Van Nostrand Reinhold, 1997.

European Automobile Manufacturers' Association, *The Automobile Industry Pocket Guide,* «The Trends in Motorisation», datos para 2006, www.acea.be/images/uploads/files/20090529_motorisation.pdf.

«"Fairchildren" Who Came to Dominate the World of Technology», *Financial Times* (Londres), 31 de octubre de 2007, sección Negocios.

FARRELL, William E., «D.A.'s Assail Rockefeller Drug Penalties», *New York Times,* 7 de febrero de 1973, p. A4.

Federación Europea de Carreteras, *European Road Statistics 2009,* www.irfnet.eu/media/stats/ERF-2009%20European%20Union%20Road%20Statistics%20BOOKLET_V07_update

Federal Bureau of Investigation, *Crime in the United States, 2008,* septiembre de 2009,

www.fbi.gov/ucr/cius2008/index.html.

Federal Bureau of Investigation, *Famous Cases,* «Willie Sutton», www.fbi.gov/libref/historic/famcases/sutton/sutton.htm.

FERGUSON, Margaret, Mary Jo Salter y Jon Stallworthy (eds.), *Norton Anthology of Poetry,* 5ª ed., Nueva York, Norton, 2005.

FERREIRA, Francisco H. G., Peter Lanjouwr y Marcelo Neri, «A Robust Poverty Profile for Brazil Using Multiple Data Sources», *Revista Brasileira de Economia* 57, nº1 (marzo de 2003), pp. 59-92.

FERRIE, Joseph P., y Werner Troesken, «Water and Chicago's Mortality Transition, 1850-1925», *Explorations in Economic History* 45, nº 1 (enero de 2008), pp. 1-16.

FISCHLER, Stan, *Subways of the World,* Mineápolis, MBI, 2000.

FISMAN, Raymond, «Estimating the Value of Political Connections», *American Economic Review* 91, nº 4 (septiembre de 2001), pp. 1095-1102.

FOGGO, Daniel, «Ken, the Animal Tester of X Block», *Times* (Londres), 17 de febrero de 2008, sección Nacional.

FOLPE, Emily Kies, *It Happened on Washington Square,* Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2002.

FOOT, John, *Milan Since the Miracle: City, Culture and Identity,* Oxford, Berg, 2001.

FRANKEL, Jeffrey A., «The Natural Resource Curse: A Survey», National Bureau of Economic Research, documento de trabajo nº 15836, 2010.

Friends of Mammoth v. Board of Supervisors, Sac. nº 7924 Cal. 3d, 8, 247 (Tribunal Supremo de California).

GALARNEAU, Diane, y René Morissette, «Immigrants' Education and Required Job Skills», Statistics Canada, *Perspectives,* diciembre de 2008, www.statcan.gc.ca/pub/75-001-x/2008112/pdf/10766-eng.pdf.

GALATAS, Roger, y Jim Barlow, *The Woodlands: The Inside Story of Creating a Better Hometown,* Washington D. C., Urban Land Institute, 2004.

GALLONI, Alessandra, «Miuccia and Me», *Wall Street Journal Magazine,* marzo de 2010.

GANDHI, Mahatma, *Mahatma Gandhi: The Essential Writings,* ed. Judith Margaret Brown, Nueva York, Oxford University Press, 2008. [Ed. cast.: *Escritos esenciales,* Cantabria, Sal Terrae, 2004, trad. R. A. Díez Aragón, Mª Carmen Blanco Moreno y Nirmal Kumar Bose.]

GANS, Herbert J., *The Levittowners: Life and Politics in a New Suburban Community,* Nueva York, Columbia University Press, 1982.

GARI, L., «Arabic Treatises on Environmental Pollution up to the End of the Thirteenth Century», *Environment and History* 8, nº 4 (2002), pp. 475-488.

GASPAR, Jess, y Edward L. Glaeser, «Information Technology and the Future of Cities», *Journal of Urban Economics* 43, nº 1 (enero de 1998), pp. 136-156.

GELZINIS, Peter, «Commissioner Connecting: Neighbors Notice as Hands-on Meaasures Take Root in Neighborhoods», *Boston Herald,* 22 de agosto de 2007, sección Noticias.

Geolytics Neighborhood Change Database 1970-2000 Tract Data Short Form Release 1.1, CD-ROM, Brunswick, Nueva Jersey, Geolytics, 2002.

GERGEN, Christopher, y Gregg Vanourek, *Life Entrepreneurs: Ordinary People Creating Extraordinary Lives,* San Francisco, Wiley, 2008.

GEYL, Pieter, *The Revolt of the Netherlands 1555-1609,* Londres, Cassel, 1932.

GIBSON, Campbell, «Population of the 100 Largest Cities and Other Urban Places in the United States: 1790 to 1990».

GIBSON, Campbell, y Kay Jung, «Historical Census Statistics on Population Totals by Race, 1790 to 1990, and by Hispanic Origin, 1970 to 1990, for Large Cities and Other Urban Places in the United States», Agencia Estadounidense del Censo, sección Población, documento de trabajo nº 76, febrero de 2005; tablas detalladas de Illinois, Míchigan y Nueva York en «Race and Hispanic Origin for Selected Large Cities and Other Places: Earliest Census to 1990», y Nueva York: Race and Hispanic Origin for Selected Large Cities and Other Places: Earliest Census to 1990; www.census.gov/population/www/documentation/twps0076/twps0076.html.

GILBERT, Daniel, *Stumbling on Happiness,* Nueva York, Vintage Books, 2007. [Ed. cast.: *Tropezar con la felicidad,* Barcelona, Destino, 2006, trad. Verónica Canales Medina.]

GILES, Chris, «A Logical Effort to Ease the London Gridlock», *Financial Times* (Londres), 24 de enero de 2003, sección Opinión.

GILLETTE, Felix, «Has Tom Wolfe Blown It?», *Village Voice,* 10 de enero de 2007, www.proquest.com.ezp-prod1.hul.harvard.edu.

GILLMOR, C. Stewart, *Fred Terman at Stanford,* Palo Alto, California, Stanford University Press, 2004.

GIN, Alan, y Jon Sonstelie, «The Streetcar and Residential Location in Nineteenth Century Philadelphia», *Journal of Urban Economics,* Elsevier 32, nº 1 (julio de 1992), pp. 92-107.

GLAESER, Edward L., «Are Cities Dying?», *Journal of Economic Perspectives* 12, nº 2 (primavera de 1998), pp. 139-160.

—, «Can Buffalo Ever Come Back?», *City Journal,* otoño de 2007.

—, «Green Cities, Brown Suburbs», *City Journal,* invierno de 2009.

—, «Growth: The Death and Life of Cities», en Robert P. Inman (ed.), *Making Cities Work: Prospects and Policies for Urban America,* Princeton, Nueva Jersey, Princeton University Press, 2009.

—, «Houston, New York Has a Problem», *City Journal,* verano de 2008.

—, «Preservation Follies», *City Journal,* primavera de 2010.

—, «Reinventing Boston: 1640-2003», *Journal of Economic Geography* 5, nº 2

(noviembre de 2005), pp. 119-153.

—, «Urban Colossus: Why Is New York America's Largest City?», Federal Reserve Bank of New York, *Economic Policy Review,* diciembre de 2005.

GLAESER, Edward L., y Spencer Glendon, «Who Owns Guns? Criminals, Victims, and the Culture of Violence», *American Economic Review* 88, nº 2 (mayo de 1998), Papers and Proceedings of the 110th Annual Meeting of the American Economic Association, pp. 458-462.

GLAESER, Edward L., y Joshua D. Gottlieb, «The Economics of Place-Making Policies», *Brookings Papers on Economic Activity* 2008.1, pp. 155-253.

—, «Urban Resurgence and the Consumer City», *Urban Studies* 43, nº 8 (julio de 2006), pp. 1275-1299.

GLAESER, Edward L., y Joseph Gyourko, «Urban Decline and Durable Housing», *Journal of Political Economy* 113, nº 2 (abril de 2005), pp. 345-375.

GLAESER, Edward L., Joseph Gyourko y Albert Saiz, «Housing Supply and Housing Bubbles», *Journal of Urban Economics* 64, nº 2 (septiembre de 2008), pp. 198-217.

GLAESER, Edward L., Joseph Gyourko y Raven E. Saks, «Urban Growth and Housing Supply», *Journal of Economic Geography* 6, nº 1 (enero de 2006), pp. 71-89.

—, «Why Is Manhattan So Expensive? Regulation and the Rise in Housing Prices», *Journal of Law and Economics* 48, nº 2 (1 de octubre de 2005), pp. 331-369.

GLAESER, Edward L., y Matthew E. Kahn, «From John Lindsay to Rudy Giuliani: The Decline of the Local Safety Net», *Economic Policy Review* 5, nº 3 (septiembre de 1999).

—, «The Greenness of Cities: Carbon Dioxide Emissions and Urban Development», *Journal of Urban Economics* 67, nº 3 (mayo de 2010): pp. 404-418.

—, «Sprawl and Urban Growth», en J. Vernon Henderson y Jacques-François Thisse (eds.), *Handbook of Regional and Urban Economics,* vol. 4, cap. 56, pp. 2481-2527, Ámsterdam, Elsevier, 2004.

GLAESER, Edward L., Matthew E. Kahn, Richard Arnott y Christopher Mayer, «Decentralized Employment and the Transformation of the American City», Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs, 2001.

GLAESER, Edward L., Matthew E. Kahn y Jordan Rappaport, «Why Do the Poor Live in Cities? The Role of Public Transportation», *Journal of Urban Economics* 63, nº 1 (2008), pp. 1-24.

GLAESER, Edward L., Hedi D. Kallal, José A. Scheinkman y Andrei Shleifer, «Growth in Cities», *Journal of Political Economy* 100, nº 6 (diciembre de 1992), pp. 1126-1152.

GLAESER, Edward L., William R. Kerr y Giacomo A. M. Ponzetto, «Clusters of Entrepreneurship», *Journal of Urban Economics,* número especial: *Cities and Entrepreneurship,* vol. 67, nº 1 (enero de 2010), pp. 150-168.

GLAESER, Edward L., y Janet E. Kohlhase, «Cities, Regions, and the Decline of Transport Costs», *Papers in Regional Science* 83, nº 1 (2003), pp. 197-228.

GLAESER, Edward L., Jed Kolko y Albert Saiz, «Consumer City», *Journal of Economic Geography* 1, nº 1 (enero de 2001), pp. 27-50.

GLAESER, Edward L., Giacomo A. M. Ponzetto y Andrei Shleifer, «Why Does Democracy Need Education? », *Journal of Economic Growth* 12, nº 2 (2007), pp. 77-99.

GLAESER, Edward L., Matt Resseger y Kristina Tobio, «Inequality in Cities», *Journal of Regional Science* 49, nº 4 (octubre de 2009), pp. 617-646, http://ssrn.com/abstract=1487265 or doi:10.1111/j.1467-9787.2009. 00627.x.

GLAESER, Edward L., y Bruce Sacerdote, «Why Is There More Crime in Cities?», *Journal of Political Economy* 107, nº 6, parte 2 *(Symposium on the Economic Analysis of Social Behavior in Honor of Gary S. Becker,* diciembre de 1999), pp. 225-258.

GLAESER, Edward L., y Albert Saiz, «The Rise of the Skilled City», *Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs,* 2004, pp. 47-105.

GLAESER, Edward L., y Raven E. Saks, «Corruption in America», *Journal of Public Economics* 90, nº 6-7 (agosto de 2006), pp. 1053-1072.

GLAESER, Edward L., y José Scheinkman, «Neither a Borrower nor a Lender Be: An Economic Analysis of Interest Restrictions and Usury Laws», *Journal of Law and Economics* 41, nº 1 (abril de 1998), pp. 1-36.

GLAESER, Edward L., Jenny Schuetz y Bryce Ward, «Regulation and the Rise in Housing Prices in Greater Boston: The Impacts of Regulation on Housing Production and Prices in the Region Based on Data from 187 Communities in Massachusetts», Pioneer Institute for Public Policy Research and Rappaport Institute of Greater Boston Research, enero de 2006.

GLAESER, Edward L., y Jesse M. Shapiro, «Cities and Warfare: The Impact of Terrorism on Urban Form», *Journal of Urban Economics,* Elsevier 51, nº 2 (marzo de 2002), pp. 205-224.

GLAESER, Edward L., y Andrei Shleifer, «The Curley Effect: The Economics of Shaping the Electorate», *Journal of Law, Economics, and Organization* 21, nº 1 (abril de 2005), pp. 1-19.

GLAESER, Edward L., y Kristina Tobio, «The Rise of the Sunbelt», *Southern Economic Journal* 74, nº 3 (enero de 2008), pp. 609-643.

GLAESER, Edward L., y Bryce A. Ward, «The Causes and Consequences of Land Use Regulation: Evidence from Greater Boston», *Journal of Urban Economics* 65, nº 3 (mayo de 2009), pp. 265-278.

GODSHALK, David Fort, *Veiled Visions: The 1906 Atlanta Race Riot and the Reshaping of American Race Relations,* Chapel Hill, University of North Carolina Press, 2009.

GOH, Mark, «Congestion Management and Electronic Road Pricing in Singapore», *Journal of Transport Geography* 10, nº 1 (marzo de 2002), pp. 29-38.

GOLDBERGER, Paul, «God's Stronghold at Mammon's Door: After 150 Years, Trinity's Spire Still Looms Amid Wall St. Towers», *New York Times,* 14 de mayo de 1996.

GOLDIN, Claudia, y Lawrence F. Katz, *The Race Between Education and Technology,* Cambridge, Massachusetts, Belknap/Harvard University Press, 2008.

GÓMEZ-IBÁÑEZ, José A., y Fernanda Ruiz Núñez, «Inefficient Cities», Harvard University, documento de trabajo, marzo de 2007.

GONDOLA, Ch. Didier, *The History of Congo,* Westport, Connecticut, Greenwood Press, 2003.

GOODMAN, Grant K., *Japan and the Dutch: 1600-1843,* Richmond, Reino Unido, Curzon Press, 2000.

GOODWIN, Jason, *Otis: Giving Rise to the Modern City,* Chicago, Ivan R. Dee., 2001.

GREENBLATT, Stephen, *Will in the World: How Shakespeare Became Shakespeare,* Nueva York, Norton, 2004.

GREENWALD, Richard A., «"More than a Strike": Ethnicity, Labor Relations, and the Origins of the Protocol of Peace in the New York Ladies' Garment Industry», *Business and Economic History* 27, nº 2 (invierno de 1998), pp. 318-332.

GRONER, Isaac N., y David M. Helfeld, «Race Discrimination in Housing», *Yale Law Journal* 57, nº 3 (enero de 1948), pp. 426-458.

Guinness World Records 2008, Nueva York, Bantam Dell, 2007. [Ed. cast.: *Libro Guinness de los Récords 2008,* Barcelona, Planeta, 2007.]

GUSSOW, Mel, «Kevin Spacey's New Role, Overseas and Behind the Scenes», *New York Times,* 25 de mayo de 2004.

GYOURKO, Joseph, y Albert Saiz, «Construction Costs and the Supply of Housing Structure», *Journal of Regional Science* 46, nº 4 (octubre de 2006), pp. 661-680.

HAINES, Michael R., «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002», versión 1, 25 de febrero de 2005, Inter-university Consortium for Political and Social Research, http://hdl.handle.net/1902.2/2896.

HALEY, James L., *Sam Houston,* Norman, University of Oklahoma Press, 2004.

HALL, sir Peter, *Cities in Civilization,* Nueva York, Pantheon Books, 1998.

HAMILTON, Alan, «You're Scraping Wrong Part of the Sky, Prince Tells Architects», *Sunday Times* (Londres), 1 de febrero de 2008.

HAMILTON, Fiona, «Boris Makes an Early Start with Demands on Action to Cut Crime», *Times* (Londres), 5 de mayo de 2008, sección Nacional.

Harlem Children's Zone, «History», www.hcz.org/about-us/history.

HARTEMINK, Alfred E., «Soil Map Density and a Nation's Wealth and Income», en Alfred E. Hartemink, Alex McBratney y Maria de Lourdes Mendonça-Santos (eds.), *Digital Soil Mapping with Limited Data,* pp. 53-66, Nueva York, Springer, 2008.

HARVEY, Rowland Hill, *Samuel Gompers: Champion of the Toiling Masses,* Palo Alto, California, Stanford University Press, 1935.

HAUGHWOUT, Andrew, Robert Inman, Steven Craig y Thomas Luce, «Local Revenue Hills: Evidence from Four U.S. Cities», *Review of Economics and Statistics* 86, nº2

(2004), pp. 570-585.

HAYDEN, Dolores, «Building the American Way: Public Subsidy, Private Space», en Becky M. Nicolaides y Andrew Wiese (eds.), *The Suburb Reader,* Nueva York, Routledge, 2006.

HEATH, Brad, «Katrina Claims Stagger Corps: La., New Orleans Want $277 Billion», *USA Today,* 9 de abril de 2007, sección Noticias.

HENIG, Jeffrey R., «New York City: Paying the Tab», reseña de *Political Crisis/Fiscal Crisis: The Collapse and Revival of New York City,* de Martin Shefter, *Washington Post,* 10 de noviembre de 1985.

HENION, Andy, «People Mover Grows Up: Proposal Would Extend Route to New Center», *Detroit News,* 23 de diciembre de 2006, Metro A.

HENRIQUES, Diana B., «Fischer Black, 57, Wall Street Theorist, Dies», *New York Times,* 31 de agosto de 1995.

HESSEL, Evan, «Conspicuous Consumption», *Forbes* 175, nº 6, p. 180.

HOKSEN, Andrew, *Ken: The Ups and Downs of Ken Livingstone,* Londres, Arcadia Books, 2008.

HOLMES, Steven A., «The 1989 Elections: Mayors and Referendums; Voters Say Yea to Incumbents, Nay to More Taxes», *New York Times,* 9 de noviembre de 1989.

HOLMES, Thomas J., «The Effect of State Policies on the Location of Manufacturing: Evidence from State Borders», *Journal of Political Economy* 106, nº 4 (agosto de 1998), pp. 667-705.

HORACIO, *The Satires and Epistles of Horace,* trad. Smith Palmer Bovie, Chicago, University of Chicago Press, 2002. [Ed. cast.: Quinto Horacio Flaco, *Sátiras, epístolas, arte poética,* Madrid, Gredos, 2008, trad. José L. Moralejo, Vicente Cristóbal López y José Javier Iso.]

HOWARD, Ebenezer, *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform,* Londres, Sonnenschein, 1898.

HOWARD, Nicole, *The Book: The Life Story of a Technology,* Westport, Connecticut, Greenwood Press, 2005.

HOXBY, Caroline M., y Sonali Murarka, «Charter Schools in New York City: Who Enrolls and How They Affect Their Students' Achievement», National Bureau of Economic Research Working Paper Series, vol. w14852, abril de 2009, http://ssrn.com/abstract=1376155.

HOYT, Homer, *One Hundred Years of Land Values in Chicago: The Relationship of the Growth of Chicago to the Rise of Its Land Values, 1830-1933,* Washington D. C., Beard Books, 1933.

HUDGINS, Bert, «Evolution of Metropolitan Detroit», *Economic Geography* 21, nº 3 (julio de 1945), pp. 206-220.

HYLAND, William, *Richard Rogers,* New Haven, Connecticut, Yale University Press, 1998.

India, Gobierno de la, «Climatological Data of Important Cities», India Meteorological Department, Ministry of Earth Sciences, www.imd.gov.in/doc/climateimp.pdf.

India, Gobierno de la, National Crime Records Bureau, *Crime in India 2008,* cap. 2, «Crime in Megacities», http://ncrb.nic.in.

India, Comisión de Urbanismo de la, «Poverty Estimates for 2004-05», 2007, www.planningcommission.gov.in/news/prmar07.pdf.

INGLIS, Ian, «"Some Kind of Wonderful": The Creative Legacy of the Brill Building», *American Music* 21, nº 2 (verano de 2003), pp. 214-235.

Instituto Pasteur, HIV/AIDS research at the Institut Pasteur: «The discovery of the AIDS virus in 1983». http://www.pasteur.fr/ip/easysite/go/03b-000027-00i/the-discovery-of-the-aids-virus-in-1983.

IRIYE, Akira, «Japan's Drive to Great-Power Status», en Marius B. Jansen (ed.), *The Cambridge History of Japan,* vol. 5, *The Nineteenth Century,* cap. 12, pp. 765-782, Cambridge, Reino Unido, Cambridge University Press, 1989.

Istat-Istituto Nazionale di Statistica (Italia), Demografía en cifras, http://demo.istat.it/index_e.html.

—, Cuentas económicas nacionales, http://en.istat.it/dati/dataset/201006 04_00.

—, Cuentas regionales, http://en.istat.it/dati/dataset/20100114_01.

JACKSON, Kenneth, *The Ku Klux Klan in the City: 1915-1930,* Nueva York, Oxford University Press, 1967.

JACOB, Sarah, «Now, Social Networking Gets a Voice, Bubbly Allows for Audio Blogging», *Economic Times,* 23 de marzo de 2010.

JACOBS, Jane, *The Death and Life of Great American Cities,* Nueva York, Random House, 1961. [Ed. cast.: *Muerte y vida de las grandes ciudades,* Capitán Swing Libros, Madrid, 2011, trad. Ángel Abad Silvestre, Ana Useros.]

—, *The Economy of Cities,* Nueva York, Random House, 1969. [Ed. cast.: *La economía de las ciudades,* Barcelona, Edicions 62, 1975.]

JAFFE, Adam B., Manuel Trajtenberg y Rebecca Henderson, «Geographic Localization of Knowledge Spillovers as Evidenced by Patent Citations», *Quarterly Journal of Economics* 108, nº 3 (agosto de 1993), pp. 577-598.

JERVIS, John Bloomfield, *Description of the Croton Aqueduct,* Nueva York, Slamm and Guion, 1842.

JOHNSON, Chalmers, *MITI and the Japanese Miracle: The Growth of Industrial Policy, 1925-1975,* Palo Alto, California, Stanford University Press, 1982.

JOHNSON, Steven, *The Ghost Map: The Story of London's Most Terrifying Epidemic and How It Changed Science, Cities, and the Modern World,* Nueva York, Riverhead Books, 2006. [Ed. cast.: *El mapa fantasma,* Madrid, Kantolla, 2008, trad. Idoia López Cantolla y Cristina Mbarichi Lumu.]

JORDAN, David P., *Transforming Paris: The Life and Labors of Baron Haussmann,* Nueva York, Free Press, 1995.

KAHNEMAN, D., J. L. Knetsch y R. H. Thaler, «Experimental Tests of the Endowment Effect and the Coase Theorem», *Journal of Political Economy* 98, nº 6 (1990), pp. 1325-1348. http://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/261737.

KAIN, John F., y Joseph J. Persky, «Alternatives to the Gilded Ghetto», *Public Interest* 14 (invierno de 1969), pp. 74-83.

KAIN, John F., y John M. Quigley, «Housing Market Discrimination, Home-Ownership, and Savings Behavior», *American Economic Review* 62, nº 3 (junio de 1972), pp. 263-277.

KANE, Thomas, Atila Abdulkadiroglu, Josh Angrist, Sarah Cohodes, Susan Dynarski, Jon Fullerton y Parag Pathak, *Informing the Debate: Comparing Boston's Charter, Pilot, and Traditional Schools,* Boston Foundation, enero de 2009, www.gse.harvard.edu/%7Epfpie/pdf/InformingTheDebate_Final.pdf.

KANE, T. J., y D. O. Staiger, «Estimating Teacher Impacts on Student Achievement: An Experimental Evaluation», National Bureau of Economic Research, documento de trabajo nº 14607, 2008.

KATZ, Lawrence F., y Kenneth T. Rosen, «The Interjurisdictional Effects of Growth Controls on Housing Prices», *Journal of Law and Economics* 30, nº 1 (1987), pp. 149-160.

KAZADI, Walter, John D. Sexton, Makengo Bigonsa, Bompela W'Okanga y Matezo Way, «Malaria in Primary School Children and Infants in Kinshasa, Democratic Republic of the Congo: Surveys from the 1980s and 2000», *American Journal of Tropical Medicine and Hygiene* 71, nº 2, suplemento (agosto de 2004), pp. 97-102.

KELLERMANN, Arthur L., Frederick P. Rivara, Grant Somes, Donald T. Reay, Jerry Francisco, Joyce Gillentine Banton, Janice Prodzinski, Corinne Fligner y Bela B. Hackman, «Suicide in the Home in Relation to Gun Ownership», *New England Journal of Medicine* 327, nº 7 (13 de agosto de 1992), pp. 467-472.

KENNEDY, Randy, «New York's Bus Cleanup Brings Other Cities on Board», *New York Times,* 16 de junio de 2002, Metropolitan Desk.

KISS, Gary, y Elizabeth Schuster, «Hope Scholarships», *Atlanta Journal-Constitution,* 8 de diciembre de 2008.

KLECK, Gary, *Point Blank: Guns and Violence in America,* Piscataway, Nueva Jersey, Aldine Transaction, 2009.

KLING, Jeffrey R., Jeffrey B. Liebman y Lawrence F. Katz, «Experimental Analysis of Neighborhood Effects», *Econometrica* 75, nº 1 (enero de 2007), pp. 83-119.

KNEEBONE, Elizabeth, «Job Sprawl Revisited: The Changing Geography of Metropolitan Employment», Metropolitan Policy Program at the Brookings Institute, abril de 2009, www.brookings.edu/reports/2009/0406_job_sprawl_kneebone.aspx.

KNOWLES, David, *The Evolution of Medieval Thought,* Nueva York, Vintage Books, 1962.

KOLESNIKOV-JESSOP, Sonia, «Theme Park Developers Turn Their Attention to Asia,

Where Business Is Growing», *New York Times,* 26 de diciembre de 2009, sección Negocios y finanzas.

KOSKOFF, David E., *Joseph P. Kennedy: A Life and Times,* Englewood Cliffs, Nueva Jersey, Prentice-Hall, 1974.

KRUEGER, Alan B., «How Computers Have Changed the Wage Structure: Evidence from Microdata, 1984-1989», *Quarterly Journal of Economics* 108, nº 1 (febrero de 1993), pp. 33-60.

KUMAR, Satish, «The Whole Truth of a Home Economy», en Manmohan Choudhuri y Ramjee Singh (eds.), *Mahatma Gandhi: 125 Years,* Varanasi, India, Sarva Seva Sangh Prakashan, Gandhian Institute of Studies, 1995.

LAFRANCHI, Howard, «New Look on the Left Bank in Paris», *Christian Science Monitor,* 14 de agosto de 1989.

LANDAU, Sarah Brandford, y Carl W. Condit, *The Rise of the New York Skyscraper 1865-1913,* New Haven, Yale University Press, 1996.

LANGLEY, Monica, *Tearing Down the Walls: How Sandy Weill Fought His Way to the Top of the Financial World… and Then Nearly Lost It All,* Nueva York, Free Press, 2003.

LAY, Maxwell Gordon, *Ways of the World: A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them,* New Brunswick, Nueva Jersey, Rutgers University Press, 1992.

LEAPE, Jonathan, «The London Congestion Charge», *Journal of Economic Perspectives* 20, nº 4 (otoño de 2006), pp. 157-176.

«Learning from Prada», *RFID Journal,* 24 de junio de 2002, www.rfidjournal.com/article/view/272/1.

LEE, Sidney, *A Life of William Shakespeare,* Londres, Smith Elder, 1898.

LEVICK, Barbara, *Vespasian,* Nueva York, Routledge, 1999.

LEVINE, Robert M., *The History of Brazil,* Westport, Connecticut, Greenwood Press, 1999.

—, *Vale of Tears: Revisiting the Canudos Massacre in Northeastern Brazil, 1893-1897,* Berkeley, University of California Press, 1992.

LEVINSON, Marc, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger,* Princeton, Nueva Jersey, Princeton University Press, 2006.

LEVITT, Steven D., «The Effect of Prison Population Size on Crime Rates: Evidence from Prison Overcrowding Litigation», *Quarterly Journal of Economics* 111, nº 2 (mayo de 1996), pp. 319-351.

—, «The Limited Role of Changing Age Structure in Explaining Aggregate Crime Rates», *Criminology* 37, nº 3 (agosto de 1999), pp. 581-598.

—, «Understanding Why Crime Fell in the 1990s: Four Factors That Explain the Decline and Six That Do Not», *Journal of Economic Perspectives* 18, nº 1 (invierno

de 2004), pp. 163-190.

LEWIS, Michael M., *Liar's Poker: Rising Through the Wreckage on Wall Street,* Nueva York, Norton, 1989.

LILLYMAN, William J., Marilyn F. Moriarty y David J. Neuman, *Critical Architecture and Contemporary Culture,* Nueva York, Oxford University Press, 1994.

LOGAN, Robert A., *Shakespeare's Marlowe: The Influence of Christopher Marlowe on Shakespeare's Artistry,* Hampshire, Reino Unido, Ashgate, 2007.

LOVELESS, Tom, *The 2008 Brown Center Report on American Education: How Well Are American Students Learning?,* Washington D. C., Brown Center on Education Policy, Brookings Institution, 2008.

LUCAS, Adam, «The Role of the Monasteries in the Development of Medieval Milling», en Steven A. Walton (ed.), *Wind and Water in the Middle Ages: Fluid Technologies from Antiquity to the Renaissance,* Tempe, Arizona Center for Medieval and Renaissance Studies, 2006.

LYCHAGIN, Sergey, Joris Pinkse, Margaret E. Slade y John Michael Van Reenen, «Spillovers in Space: Does Geography Matter?», National Bureau of Economic Research Working Paper Series, vol. w16188, julio de 2010.

LYONS, Jonathan, *The House of Wisdom: How the Arabs Transformed Western Civilization,* Nueva York, Bloomsbury, 2010. [Ed. cast.: *La Casa de la Sabiduría: cuando la ilustración llegaba de Oriente,* Madrid, Turner, 2010, trad. Laura Vidal Sanz.]

MADDISON, Angus, «Statistics on World Population, GDP, and Per Capita GDP, 1-2008 a.d.», marzo de 2010, enlaces en www.ggdc.net/maddison.

MAIER, Thomas, *The Kennedys: America's Emerald Kings,* Nueva York, Basic Books, 2004.

MAKIELSKI, Stanislaw J., Jr., *The Politics of Zoning: The New York Experience,* Nueva York, Columbia University Press, 1966.

MARKHAM, Jerry W., *A Financial History of the United States: From Christopher Columbus to the Robber Barons 1492-1900,* Armonk, Nueva York, M. E. Sharpe, 2002.

MARSHALL, Alex, y David Emblidge, *Beneath the Metropolis: The Secret Lives of Cities,* Nueva York, Carroll & Graf, 2006.

MARTIN, Sandra, «The Greatest Architect We Have Ever Produced», *Globe and Mail* (Toronto), 22 de mayo de 2009, p. S8.

MAS, Alexandre, y Enrico Moretti, «Peers at Work». *American Economic Review* 99, nº 1 (marzo de 2009), pp. 112-145.

MASON, Shena, *Matthew Boulton: Selling What All the World Desires,* New Haven, CT, Yale University Press, 2009.

MAURSETH, Per Botolf, y Bart Verspagen, «Knowledge Spillovers in Europe: A Patent Citations Analysis», *Scandinavian Journal of Economics* 104, nº 4 (diciembre de

2002), pp. 531-545.

MCCLAIN, James L., *Japan: A Modern History,* Nueva York, Norton, 2002.

MCCONNELL, Kathryn, «Could the Next Silicon Valley Be in *[sic]* Developing Country? Nonprofit Group Fosters entorship Support for High-Potential Businesses», America.gov, 22 de enero de 2009, www.america.gov/st/developenglish/2009/January/20090122143528AKllennoCcM0CP.rss=true.

MCCULLOUGH, Diarmaid, *The Reformation,* Nueva York, Penguin, 2005.

MCELROY, Joanne (ed.), *Key Statistic Bulletin nº 6,* abril de 2009, Liverpool City Council, www.liverpool.gov.uk/Images/tcm21-151075.pdf.

MCNEILL, William H., *History of Western Civilization: A Handbook,* 6ª ed., University of Chicago Press, 1986.

—, *Plagues and Peoples,* Garden City, Nueva York, Doubleday, 1976. [Ed. cast.: *Plagas y pueblos,* Madrid, Siglo XXI, 1984, trad. Homero Alsina Thevenet.]

—, *Venice: The Hinge of Europe, 1081-1797,* Chicago, University of Chicago Press, 1974.

MCWHIRTER, Cameron, «Homes Give Way to Urban Prairie», *Detroit News,* 21 de junio de 2001.

MEADE, Teresa, «"Civilizing Rio de Janeiro": The Public Health Campaign and the Riot of 1904», *Journal of Social History* 20, nº 2 (invierno de 1986), pp. 301-322, www.jstor.org/stable/3787709.

MEHTA, Stephanie N., «Carlos Slim, the Richest Man in the World», *Fortune,* 20 de agosto de 2007.

Men of the Time; or, Sketches of Living Notables, Londres, David Bogue, 1852.

Mercer's Quality of Living Worldwide City Rankings, www.mercer.com/qualityoflivingpr#City_Ranking_Tables.

MEREDITH, Robin, «G.M. Buys a Landmark of Detroit for Its Home», *New York Times,* 17 de mayo de 1996.

Metropolitan Transit Authority, *Greening Mass Transit and Metro Regions: The Final Report of the Blue Ribbon Commission on Sustainability and the MTA,* www.mta.info/sustainability/pdf/SustRptFinal.pdf.

MEYER, Milton W., *Japan: A Concise History,* 4ª ed., Lanham, Maryland, Rowman & Littlefield, 2009.

MEYER, Stephen Grant, *As Long as They Don't Move Next Door: Segregation and Racial Conflict in American Neighborhoods,* Lanham, Maryland, Rowman & Littlefield, 2001.

MEZRICH, Ben, *The Accidental Billionaires,* Nueva York, Random House, 2010. [Ed. cast.: *Multimillonarios por accidente,* Barcelona, Alienta, 2010, trad. Ramón Vilà Vernis.]

MILGROM, Paul R., Douglass C. North y Barry R. Weingast, «The Role of Institutions

in the Revival of Trade: The Medieval Law Merchant, Private Judges, and the Champagne Fairs», *Economics and Politics* 1 (1990), pp. 1-23.

MILLER, Donald L., *City of the Century: The Epic of Chicago and the Making of America,* Nueva York, Simon & Schuster, 1996.

MILLER, Matthew, Deborah Azrael y David Hemenway, «Household Firearm Ownership and Suicide Rates in the United States», *Epidemiology* 13, nº 5 (septiembre de 2002), pp. 517-524.

MILLIGAN, Kevin, Enrico Moretti y Philip Oreopoulous, «Does Education Improve Citizenship? Evidence from the U.S. and the U.K.», *Journal of Public Economics* 88, nº 9-10 (agosto de 2004), pp. 1667-1695.

MINCHINTON, Walter E., «Bristol: Metropolis of the West in the Eighteenth Century», *Transactions of the Royal Historical Society,* serie 5, vol. 4 (1954), pp. 69-89.

MIRANDA, Rowan A., «Post-machine Regimes and the Growth of Government: A Fiscal History of the City of Chicago, 1970-1990», *Urban Affairs Review* 28, nº 3 (marzo de 1993), pp. 397-422.

MONKKONEN, Eric, *Homicides in New York City, 1797-1999* (and various historical comparison sites; computer file in several formats), Los Ángeles, University of California, Los Ángeles (productor), 2000, y Ann Arbor, Míchigan, Interuniversity Consortium for Political and Social Research (distribuidor), 2001.

MOORE, Charles, *The Life and Times of Charles Follen Mckim,* Boston y Nueva York, Houghton Mifflin, 1929.

MOORE, Jim, «The Puzzling Origins of AIDS», *American Scientist* 92, nº 6 (noviembre-diciembre de 2004), pp. 540-547.

MORISON, Samuel Eliot, *Three Centuries of Harvard 1636-1936,* Cambridge, Massachusetts, Belknap Press/Harvard University Press, 1937.

MORLEY, Alan, *Vancouver: From Milltown to Metropolis,* Vancouver, Mitchell Press, 1961.

MORRIS-SUZUKI, Tessa, *The Technological Transformation of Japan: From the Seventeenth to the Twenty-first Century,* Cambridge, Reino Unido, Cambridge University Press, 1994.

MOTT, Frank Luther, *Golden Multitudes: The Story of Best-Sellers in the United States,* Nueva York, Macmillan, 1947.

Mumbai, Office of the Executive President, State Planning Board, Government of Maharashtra, *Mumbai Human Development Report 2009,* Nueva Delhi, Oxford University Press, 2010, http://mhupa.gov.in/W_new/Mumbai%20HDR%20Complete.pdf.

MUMFORD, Lewis, *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects,* Boston, Houghton Mifflin Harcourt, 1961.

MUNN, Mark H., *The School of History: Athens in the Age of Socrates,* Berkeley,

University of California Press, 2000.

MURDOCH, James, *A History of Japan,* vol. 3, *The Tokugawa Epoch, 1652-1868,* rev. Joseph H. Longford, Hertford, Reino Unido, Stephen Austin and Sons, 1996.

MURRAY, Christopher J. L., Sandeep C. Kulkarni, Catherine Michaud, Niels Tomijima, Maria T. Bulzacchelli, Terrell Iandiorio y Majid Ezzati, «Eight Americas: Investigating Mortality Disparities Across Races, Counties, and Race-Counties in the United States», Dataset S1. Life Expectancy at Birth by County, *Public Library of Science: Medicine* 3, nº 9 (2006), pp. 1513-1524.

MURRAY, James M., *Bruges, Cradle of Capitalism, 1280-1390,* Nueva York, Cambridge University Press, 2005.

Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población,*World Urbanization Prospects: 2009,* File 12, Population of Urban Agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950-2025. http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM_2009/WUP2009-F12-Cities_Over_750K.xls.

Naciones Unidas-Hábitat, *State of the World's Cities 2010/2011: Cities for All: Bridging the Urban Divide, 2010.* http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=2917.

National Advisory Commission on Civil Disorders, Report of the (Informe Kerner), Washington D. C., 1968.

National Center for Injury Prevention and Control, www.cdc.gov/injury/index.html, y WISQARS (Web-based Injury Statistics Query and Reporting System), www.cdc.gov/injury/wisqars.

National Climatic Data Center, «Mean Number of Days With Maximum Temperature 90 Degrees F or Higher», http://lwf.ncdc.noaa.gov/oa/climate/online/ccd/max90temp.html.

NEEDELS, Karen E., «Go Directly to Jail and Do Not Collect? A Long-Term Study of Recidivism, Employment, and Earnings Patterns Among Prison Releases», *Journal of Research in Crime and Delinquency* 33, nº 4 (noviembre de 1996), pp. 471-496.

NELSON, George, *Building a New Europe: Portraits of Modern Architects,* New Haven, Connecticut, Yale University Press, 2007.

NELSON, Richard R., y Edmund S. Phelps, «Investment in Humans, Technological Diffusion, and Economic Growth», *American Economic Review* 56, nº 1-2 (marzo de 1966), pp. 69-75.

NEVINS, Allan, y Frank Ernest Hill, *Ford,* vol. 1, *The Times, the Man, the Company;* vol. 2, *Expansion and Challenge, 1915-1933;* vol. 3, *Decline and Rebirth, 1933-1962,* Nueva York, Scribner's, pp. 1954-1963.

New York City, Department of City Planning, «About NYC Zoning», http://home2.nyc.gov/html/dcp/html/zone/zonehis.shtml.

New York City, Department of City Planning, City Planning Commission, Zoning Maps and Resolution, 15 de diciembre de 1961,

www.nyc.gov/html/dcp/pdf/zone/zoning_maps_and_resolution_1961.pdf.

New York City Department of Health and Mental Hygiene, Bureau of Vital Statistics, *Summary of Vital Statistics 2008,* enero de 2010, http://home 2.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf/vs/2008sum.pdf; *Summary of Vital Statistics 2007,* http://home2.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf/vs /2007sum.pdf; *Summary of Vital Statistics 2000,* http://home2.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf/vs/2000sum.pdf, y *Summary of Vital Statistics 1961,* http://home2.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf /vs/1961 sum.pdf.

NGUYEN, Lananh, «Online Network Created by Harvard Students Flourishes», *Tufts Daily,* 12 de abril de 2004.

NICHOLSON, Tom, y James C. Jones, «Detroit's New Towers of Hope», *Newsweek,* 28 de marzo de 1977.

NICOLAIDES, Becky M., y Andrew Wiese (eds.), *The Suburb Reader,* Nueva York, Routledge, 2006.

NOLAN, Jenny, «How the Detroit River Shaped Lives and History», *Detroit News,* 11 de febrero de 1997.

OBAMA, Barack, «Remarks of Senator Barack Obama: Changing the Odds for Urban America», Washington D. C., 18 de julio de 2007, www.barackobama.com/2007/07/18/remarks_of_senator_barack_obam_19.php.

O'HARE, Greg, y Michael Barke, «The Favelas of Rio de Janeiro: A Temporal and Spatial Analysis», *GeoJournal* 56, nº 3, pp. 225-240.

Organización Mundial de la Salud, Global Alert and Response (GAR), «Typhoid Fever in the Democratic Republic of the Congo: Update», 19 de enero de 2005, www.who.int/csr/don/2005_01_19/en/index.html.

OWEN, David, *Green Metropolis: Why Living Smaller, Living Closer, and Driving Less Are the Keys to Sustainability,* Nueva York, Riverhead Books, 2009.

OWEN, David Elystan, *Canals to Manchester,* Manchester, Reino Unido, Manchester University Press, 1977.

PADOVER, Saul K., *Thomas Jefferson on Democracy,* Nueva York, Appleton-Century, 1939.

PAGDEN, Anthony, *Worlds at War: The 2,500-Year Struggle Between East and West,* Nueva York, Random House, 2009.

PAPAYANIS, Nicholas, *Planning Paris Before Haussmann,* Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2004.

PARRY, Ian W. H., Margaret Walls y Winston Harrington, «Automobile Externalities and Policies», *Journal of Economic Literature* 45, nº 2 (junio de 2007), pp. 373-399.

PATEL, Shirish B., «Dharavi: Makeover or Takeover?», *Economic and Political Weekly* 45, nº 24 (12 de junio de 2010), pp. 47-54.

PELFREY, William, *Billy, Alfred, and General Motors: The Story of Two Unique Men, a*

Legendary Company, and a Remarkable Time in American History, Nueva York, Amacom, 2006.

Piccadilly Arcade, http://piccadilly-arcade.com/.

PICKNEY, David H., «Money and Politics in the Rebuilding of Paris, 1860-1870», *Journal of Economic History* 17, nº 1 (marzo de 1957), pp. 45-61.

PINKER, Steven, *How the Mind Works,* 1ª ed., Nueva York, Norton, 1997. [Ed. cast.: *Cómo funciona la mente,* Barcelona, Destino, 2004, trad. Ferran Meler Ortí.]

PIRENNE, Henri, *Medieval Cities: Their Origins and the Revival of Trade,* trad. F. D. Halsey, Princeton, Nueva Jersey, Princeton University Press, 1952. [Ed. cast.: *Las ciudades de la Edad Media,* Madrid, Alianza, 2010, trad. Francisco Calvo Serraller.]

PLATÓN, *The Republic of Plato,* trad. Benjamin Jowett y Thomas Herbert Warren, 3ª ed., Nueva York, Random House, 1973. [Ed. cast.: *La república o el Estado,* Barcelona, Omega, 2003, trad. Equipo editorial Ediciones Omega.]

PLAZA, Beatriz, «The Return on Investment of the Guggenheim Museum Bilbao», *International Journal of Urban and Regional Research* 30, nº 2 (junio de 2006).

PLÖGER, Jörg, «Bilbao City Report», Centre for Analysis of Social Exclusion, Economic and Social Research Council (UK), 2007, http://eprints.lse.ac.uk/3624/1/Bilbao_city_report_%28final%29.pdf (consultada el 19 de julio de 2011).

—, «Leipzig City Report», Centre for Analysis of Social Exclusion, Economic and Social Research Council (UK), case report 42, 2007, http://eprints.lse.ac.uk/3622/1/Leipzig_city_report_(final).pdf.

PLUNZ, Richard, *A History of Housing in New York City,* Nueva York, Columbia University Press, 1990.

POGREBIN, Robin, «Plan for an Upper East Side Tower Meets with Disapproval», *New York Times,* 17 de octubre de 2006.

POLESE, Francesca, «In Search of a New Industry: Giovanni Battista Pirelli and His Educational Journey Through Europe, 1870-1871», *Business History* 48, nº 3 (2006), pp. 354-375.

POLINSKY, A. Mitchell, y David T. Ellwood, «An Empirical Reconciliation of Micro and Grouped Estimates of the Demand for Housing», *Review of Economics and Statistics* 61, nº 2 (mayo de 1979), pp. 199-205.

PORTES, Alejandro, «Housing Policy, Urban Poverty, and the State: The Favelas of Rio de Janeiro, 1972-1976», *Latin American Research Review* 14, nº 2 (primavera de 1979), pp. 3-24.

POTERBA, James, y Todd Sinai, «Tax Expenditures for Owner-Occupied Housing: Deductions for Property Taxes and Mortgage Interest and the Exclusion of Imputed Rental Income», *American Economic Review* 98, nº 2 (mayo de 2008), pp. 84-89.

POWER, Garrett, «Apartheid Baltimore Style: The Residential Segregation Ordinances of 1910-1913», *Maryland Law Review* 42 (1983), pp. 289-328.

President's Advisory Panel on Federal Tax Reform, Report of the, «Simple, Fair, and Pro-Growth: Proposals to Fix America's Tax System», noviembre de 2005, www.taxpolicycenter.org/taxtopics/upload/tax-panel-2.pdf.

PricewaterhouseCoopers, «Which Are the Largest City Economies in the World and How Might This Change by 2025?», *PricewaterhouseCoopers UK Economic Outlook,* noviembre de 2009, https://www.ukmediacentre.pwc.com/imagelibrary/downloadMedia.ashx?MediaDetailsID=1562.

PRIDE, Richard A., «Public Opinion and the End of Busing: (Mis)Perceptions of Policy Failure», *Sociological Quarterly* 41, nº 2 (primavera de 2000), pp. 207-225.

Príncipe de Gales, Discurso de su alteza el príncipe de Gales, Bali to Poznan Corporate Leaders Group on Climate Change Conference, St. James's Palace, Londres, 16 de julio de 2008, www.princeofwales.gov.uk/speechesandarticles/a_speech_by_hrh_the_prince_of_wal

—, Discurso de su alteza el príncipe de Gales, 150th Anniversary of the Royal Institute of British Architects (RIBA), Royal Gala Evening at Hampton Court Palace, 29 de mayo de 1984, www.princeofwales.gov.uk/speechesandarticles/a_speech_by_hrh_the_prince_of_wal

—, Discurso de su alteza el príncipe de Gales, «Tall Buildings», Invensys Conference, QE2 Centre, Londres, 11 de diciembre de 2001, www.princeofwales.gov.uk/speechesandarticles/a_speech_by_hrh_the_prince_of_wal

QUINN, Thomas C., Jonathan M. Mann, James W. Curran y Peter Piot, «AIDS in Africa: An Epidemiologic Paradigm», *Science,* New Series 234, nº 4779 (21 de noviembre de 1986), pp. 955-963.

QUINCY, Josiah, *History of Harvard,* vol. 1, Nueva York, Arno, 1977.

«Race Riots», *Encylopedia of Chicago,* http://encyclopedia.chicagohistory.org/pages/1032.html.

RAFF, Daniel M. G., y Lawrence H. Summers, «Did Henry Ford Pay Efficiency Wages?», *Journal of Labor Economics* 5, nº 4, parte 2 (octubre de 1987), pp. S57-86.

RAFFLES, Thomas Stamford, *History of Java,* 2 vols., Londres, Black, Parbury and Allen, 1817.

RANJAN, Amit, «Bixee, Pixrat Acquired… First Web 2.0 Acquisition in India», Webyantra, 5 de diciembre de 2006, www.webyantra.net/2006/12/05/bixeepixrat-acquiredfirst-web20-acquisition-in-india/.

Recovery.gov. Track the Money, www.recovery.gov/?q=content/rebuilding-infrastructure.

REUBENS, Beatrice G., «Burr, Hamilton, and the Manhattan Company, Part I: Gaining the Charter», *Political Science Quarterly* 72, nº 4 (diciembre de 1957), pp. 578-607.

RICH, Wilbur C., *Coleman Young and Detroit Politics: From Social Activist to Power Broker,* Detroit, Wayne State University Press, 1989.

ROCCO, Elena, «Trust Breaks Down in Electronic Contexts but Can Be Repaired by Some Initial Face-to-Face Contact», en *Proceedings of the SIGCHI Conference on Human Factors in Computing Systems,* pp. 496-502, Los Ángeles, Special Interest Group on Computer-Human Interaction, 1998.

ROHTER, Larry, «Second City Looks Back in Laughter», *New York Times,* 16 de diciembre de 2009, sección Arte y cultura.

ROOSEVELT, Theodore, *The Rough Riders: An Autobiography* (reed.), Louis Auchincloss (ed.), Nueva York, Library of America, 2004.

ROSENTHAL, Stuart S., y William C. Strange, «Agglomeration, Labor Supply, and the Urban Rat Race», Center for Policy Research, Syracuse University, documento de trabajo nº 106, 2003.

ROSENTHAL, Stuart S., y William C. Strange, «The Attenuation of Human Capital Spillovers», *Journal of Urban Economics* 64, nº 2 (septiembre de 2008), pp. 373-389.

ROUSSEAU, Jean-Jacques, *Émile: or, On Education,* ed. Allan Bloom, Nueva York, Basic Books, 1979. [Ed. cast.: *Emilio, o de la educación,* Madrid, Alianza, 1997, trad. Mauro Armiño.]

ROUTLEDGE, Christopher, *Cains: The Story of Liverpool in a Pint Glass,* Liverpool, Liverpool University Press, 2009.

ROWBOTHAM, Jill, «London's "Red Ken" Arrives», *Brisbane Courier-Mail* (Queensland, Australia), domingo, 12 de mayo de 1985.

ROWLEY, Hazel, *Richard Wright: The Life and Times,* Nueva York, Holt, 2001.

RUCKER, Walter C., y James N. Upton, *Encyclopedia of American Race Riots,* Westport, Connecticut, Greenwood, 2007.

RUGGLES, Steven, J. Trent Alexander, Katie Genadek, Ronald Goeken, Matthew B. Schroeder y Matthew Sobek, *Integrated Public Use Microdata Series,* ver. 5.0 (machine-readable database), Mineápolis, University of Minnesota, 2010.

RUSKIN, John, *The Genius of John Ruskin: Selections from His Writings,* ed. John D. Rosenberg, Nueva York, Routledge, 1980; Charlottesville, University Press of Virginia, 1997.

—, *The Works of John Ruskin,* Londres, G. Allen, 1903.

RUSSELL, Josiah C., «That Earlier Plague», *Demography* 5, nº 1 (1968), pp. 174-184.

RUTMAN, Darrett B., «Governor Winthrop's Garden Crop: The Significance of Agriculture in the Early Commerce of Massachusetts Bay», *William and Mary Quarterly,* serie 3, vol. 20, nº 3 (julio de 1963), pp. 396-415.

RYBCZYNSKI, Witold, *A Clearing in the Distance: Frederick Law Olmsted and America in the Nineteenth Century,* Nueva York, Scribner, 1999.

SACERDOTE, Bruce, «When the Saints Come Marching In: Effects of Hurricanes Katrina and Rita on Student Evacuees», National Bureau of Economic Research, documento de trabajo nº 14385, octubre de 2008.

SACHS, Jeffrey D., «Breaking the Poverty Trap», *Scientific American,* septiembre de

2007.

SACHS, Jeffrey D., y Howard J. Shatz, «U.S. Trade with Developing Countries and Wage Inequality», *American Economic Review* 86, nº 2 (mayo de 1996), pp. 234-239.

«Sailing into a New Luxury at Famous Dubai Hotel», *Toronto Star,* 11 de septiembre de 2004, sección Viajes.

SAIZ, Albert, «The Geographic Determinants of Housing Supply», *The Quarterly Journal of Economics,* 125, nº 3 (agosto de 2010), pp. 1253-1296.

SASSER, Bill, «Katrina Anniversary: How Well Has Recovery Money Been Spent?: Money from Charitable Foundations and $142 Billion in Federal Funds Have Produced a Substantial Recovery in Metro New Orleans, Says a Report Released Ahead of Hurricane Katrina Anniversary», *Christian Science Monitor,* 27 de agosto de 2010.

SAULNEY, Susan, «To Save Itself, Detroit Is Razing Itself», *New York Times,* 20 de junio de 2010.

SAUNDERS, Doug, «Slumming It Is Better Than Bulldozing It: Asian Leaders Tearing Down Long-Standing Slums to Build Housing Projects Are Repeating Western Mistakes of the 1950s and 1960s», Focus Column, Reckoning: «Going Ghetto: Urban "Improvements" That Aren't», *Globe and Mail* (Toronto), 12 de enero de 2008.

SAXENIAN, AnnaLee, *Regional Advantage: Culture and Competition in Silicon Valley and Route 128,* Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1994.

SCHADEWALD, Bill, «A Speculative Salute to the Allen Brothers», *Houston Business Journal,* 12 de septiembre de 2008.

SCHIVELBUSCH, Wolfgang, «The Policing of Street Lighting», *Yale French Studies,* nº 73, Everyday Life, ed. Alice Kaplan y Kristin Roth, pp. 61-74, New Haven, Connecticut, Yale University Press, 1987.

SCHLOSSER, Julie, «Harder than Harvard», *Fortune,* 17 de marzo de 2006.

SCHOENBAUM, Samuel, *Shakespeare's Lives,* ed. rev., Oxford, Reino Unido, Clarendon Press, 1991.

SCHULTZ, Theodore W., «The Value of the Ability to Deal with Disequilibria», *Journal of Economic Literature* 13, nº 2 (junio de 1975), pp. 827-846.

SEIDENSTICKER, Edward, *Low City, High City: Tokyo from Edo to the Earthquake,* Nueva York, Knopf, 1983.

SEUSS, Dr. (Theodor Seuss Geisel), *The Lorax,* Nueva York, Random House, 1971.

SHILLING, James D., C. F. Sirmans y Jonathan F. Dombrow, «Measuring Depreciation in Single-Family Rental and Owner-Occupied Housing», *Journal of Housing Economics* 1, nº 4 (diciembre de 1991), pp. 368-383.

SHURKIN, Joel N., *Broken Genius: The Rise and Fall of William Shockley, Creator of the Electronic Age,* Nueva York, Palgrave Macmillan, 2008.

«Singapore's Deep Tunnel Séllerge System Wins Global Water Awards 2009», *Marketwire,* 28 de abril de 2009.

SKOUFIAS, Emmanuel, y Roy Katayama, «Sources of Welfare Disparities Across and Within Regions of Brazil: Evidence from the 2002-03 Household Budget Survey», World Bank Poverty Reduction Group, Policy Research, documento de trabajo 4803, diciembre de 2008.

SMALL, Kenneth, y Erik Verhoef, *The Economics of Urban Transportation,* Nueva York, Routledge, 2007.

SMITH, Adam, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations,* 3ª ed., Basel, J. J. Tourneisen y J. L. LeGrand, 1791; Nueva York, Cosimo, 2007. [Ed. cast.: *La riqueza de las naciones,* 1997, Barcelona, Ediciones Folio, trad. José Alonso Ortiz.]

SMITH, Lewis, «Traffic Still Light in London Charge Zone», *Times* (Londres), 1 de marzo de 2003.

SMITH, Russell A., «The Taft-Hartley Act and State Jurisdiction over Labor Relations», *Michigan Law Review* 46, nº 5 (marzo de 1948), pp. 593-624.

SPANG, Rebecca L., *The Invention of the Restaurant: Paris and Modern Gastronomic Culture,* Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 2000.

SPELMAN, William, *Criminal Incapacitation,* Nueva York, Plenum Press, 1994.

SPENCE, Lorna, *A Profile of Londoners by Country of Birth: Estimates from the 2006 Annual Population Survey,* Greater London Authority, Data Management and Analysis Group, DMAG Briefing 2008-05, febrero de 2008, http://static.london.gov.uk/gla/publications/factsandfigures/dmag-briefing-2008-05.pdf.

SPINDLER, Amy M., «Gianni Versace, 50, the Designer Who Infused Fashion with Life and Art», *New York Times,* 16 de julio de 1997.

SRIDHAR, Kala Seetharam, «Impact of Land Use Regulations: Evidence from India's Cities», *Urban Studies* 47, nº 7 (junio de 2010), pp. 1541-1569.

STARR, Larry, y Christopher Waterman, *American Popular Music,* Nueva York, Oxford University Press, 2003.

STEINBECK, John, *The Grapes of Wrath,* Nueva York, Viking Press, 1939. [Ed. cast.: *Las uvas de la ira,* Madrid, Alianza, 2006, trad. María Coy Girón.]

STERN, Seth, «$14.6 Billion Later, Boston's Big Dig Wraps Up», *Christian Science Monitor,* 19 de diciembre de 2003.

STEVENS, J. E., «Anaesthesia in Japan: Past and Present», *Journal of the Royal Society of Medicine* 79, nº 5 (mayo de 1986), pp. 294-298.

STIGLER, George Joseph, *The Organization of Industry,* Chicago, University of Chicago Press, 1968.

STRUBE, Michael J., «What Did Triplett Really Find? A Contemporary Analysis of the First Experiment in Social Psychology», *American Journal of Psychology* 118, nº 2

(verano de 2005), pp. 271-286.

STURGEON, Timothy J., «How Silicon Valley Came to Be», en Martin Kenny (ed.), *Understanding Silicon Valley: The Anatomy of an Entrepreneurial Region,* Palo Alto, California, Stanford University Press, 2000.

SUDJIC, Deyan, «A Thoroughly Modernising Mayor: Ken Livingstone Was a Dogged Opponent of Richard Rogers 20 Years Ago; Now They're the Best of Friends. What's Going On?», *Observer,* 8 de julio de 2001.

SUGITA, Genpaku, *Dawn of Western Science in Japan: Ranaku Kotohajime,* trad. Ryozo Matsumoto y Eiichi Kiyooka, Tokio, Hokuseido Press, 1969.

SUGRUE, Thomas J., *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit,* Princeton, Nueva Jersey, Princeton University Press, 2005.

SUITS, Daniel B., «The Demand for New Automobiles in the United States 1929-1956», *Review of Economics and Statistics* 40, nº 3 (agosto de 1958), pp. 273-280.

SUKEHIRO, Hirakawa, «Japan's Turn to the West», en *The Cambridge History of Japan,* vol. 5, *The Nineteenth Century,* ed. Marius B. Jansen, cap. 7, pp. 432-498, Cambridge, Reino Unido, Cambridge University Press, 1989.

SUTCLIFFE, Anthony, *Paris: An Architectural History,* New Haven, Connecticut, Yale University Press, 1993. [Ed. cast.: *Ocaso y fracaso del centro de París,* Barcelona, Gustavo Gili, 1973, trad. Antonio Desmonts.]

SWARTZ, Mimi, «Born Again», *Texas Monthly* 19, nº 10 (octubre de 1991), pp. 46-50.

TARSHIS, Arthur, «Thirty-one Commercial Buildings Erected by A. E. Lefcourt in Two Decades», *New York Times,* 18 de mayo de 1930, sección Inmobiliaria.

TAUB, Eric A., «Elevator Technology: Inspiring Many Everyday Leaps of Faith», *New York Times,* 3 de diciembre de 1998.

TAXSIM, National Bureau of Economic Research, Internet TAXSIM Version 8.2 Home Page, www.nber.org/~taxsim/taxsim-calc8/index.html.

TAYLOR, George Rogers, *The Transportation Revolution, 1815-1860,* Nueva York, Rinehart, 1951.

TAYLOR, Philip M., *Munitions of the Mind: A History of Propaganda from the Ancient World to the Present Day,* Manchester, Reino Unido, Manchester University Press, 2003.

THOMAS, Hugh, *The Slave Trade: The Story of the Atlantic Slave Trade 1440-1870,* Nueva York, Simon & Schuster, 1997. [Ed. cast.: *La trata de esclavos: historia del tráfico de seres humanos de 1440 a 1870,* Barcelona, Planeta, 1998, trad. Víctor Alba y C. Bourne.]

THOMAS, Manning, «Planning and Industrial Decline: Lessons from Postwar Detroit», *Journal of the American Planning Association* 56, nº 3 (septiembre de 1990), pp. 297-310.

THOMAS, Lately, *Delmonico's: A Century of Splendor,* Boston, Houghton Mifflin, 1967.

THOMPSON, Heather Ann, *Whose Detroit? Politics, Labor, and Race in a Modern*

American City, Ithaca, Nueva York, Cornell University Press, 2004.

THOREAU, Henry David, *I to Myself: An Annotated Selection from the Journal of Henry David Thoreau,* ed. Jeffrey S. Cramer, New Haven, Connecticut, Yale University Press, 2007.

—, *The Journal of Henry D. Thoreau,* Boston, Houghton Mifflin, 1906.

—, *Walden,* Nueva York, Routledge, 1904.

—, *Walden and Resistance to Civil Government,* ed. William Rossi, 2ª ed., Nueva York, Norton, 1996. [Ed. cast.: *Walden o la vida en los bosques; del deber de la desobediencia civil,* Madrid, Tecnos, 2006, trad. María Eugenia Díaz Sánchez.]

TILLY, Charles, Louise Tilly y Richard Tilly, *The Rebellious Century: 1830-1975,* Cambridge, Harvard University Press, 1975. [Ed. cast.: *El siglo rebelde, 1830-1930*, Zaragoza, Prensas Universitarias de Zaragoza, 1998, trad. Porfirio Sanz Camañes.]

TIMMONS, Heather, «A Tiny Car Is the Stuff of 4-Wheel Dreams for Millions of Drivers in India», *New York Times,* 24 de marzo de 2009, sección Negocios y finanzas.

TOLLENS, Eric, «Current Situation of Food Security in the D. R. Congo: Diagnostic and Perspectives», Katholieke Universiteit Leuven, Faculty of Agricultural and Applied Biological Sciences, documento de trabajo, agosto de 2003, www.agr.kuleuven.ac.be/aee/clo/wp/tollens2003b.pdf.

TOLSTÓI, León, *Anna Karenina,* trad. Constance Black Garnett, Nueva York, Random House, 1939. [Ed. cast.: *Ana Karenina,* Madrid, Espasa Calpe, 2000, trad. Alexis Marcoff.]

TREFFINGER, Stephen, «Alchemy Will Turn a Candy Factory into Biotech Offices», *New York Times,* 19 de junio de 2003, sección Hogar y Decoración.

TREYNOR, Jack L., *Treynor on Institutional Investing,* Nueva York, Wiley, 2008, «A Tribute to Arthur Erickson», *AI Architect,* http://info.aia.org/aiarchitect/thisweek09/0612/0612n_arthur.cfm.

TRIPLETT, Norman, «The Dynamogenic Factors in Pacemaking and Competition», *American Journal of Psychology* 9, nº 4 (julio de 1898), pp. 507-533.

TROESKEN, Werner, «Typhoid Rates and the Public Acquisition of Private Waterworks, 1880-1920», *Journal of Economic History* 59, nº 4 (diciembre de 1999), pp. 927-948.

TURAK, Theodore, «Remembrances of the Home Insurance Building», *Journal of the Society of Architectural Historians* 44, nº 1 (marzo de 1985), pp. 60-65.

TYLER, Gus, *Look for the Union Label: A History of the International Ladies' Garment Workers' Union,* Nueva York, M. E. Sharpe, 1995.

UNGAR, Mark, «Prisons and Politics in Contemporary Latin America», *Human Rights Quarterly* 25, nº 4 (noviembre de 2003), pp. 909-934, www.jstor.org/stable/20069699.

U.S. Bureau of Labor Statistics, Economic News Releases, *County Employment and Wages,* «Table 1. Covered establishments, employment, and wages in the 327 largest

counties, primer trimestre de 2010», http://www.bls.gov/news.release/cewqtr.t01.htm. Fecha de la última modificación: 19 de octubre de 2010.

U.S. Department of Agriculture, Economic Research Services, *Major Uses of Land in the United States, 2002,* «Urban and Rural Residential Uses», http://www.ers.usda.gov/publications/E1B14/eib14g.pdf.

U.S. Department of Agriculture, National Agricultural Statistics Service, Crops by State (95111), cn186629.csv. http://usda.mannlib.cornell.edu/MannUsda/viewDocumentInfo.do?documentID=1269.

U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, «Personal Income for Metropolitan Areas, 2009», lunes, 9 de agosto de 2010. http://www.bea.gov/newsreleases/regional/mpi/2010/pdf/mpi0810.pdf.

U.S. Department of Housing and Urban Development and U.S. Census Bureau, Current Housing Reports, *American Housing Survey for the United States: 2007,* H150/07, septiembre de 2008, www.census.gov/prod/2008pubs/h150-07.pdf.

U.S. Energy Information Administration, Department of Energy, Residential Energy Consumption Survey (RECS), www.eia.doe.gov/emeu/recs.

U.S. Energy Information Administration, International Energy Annaual 2006, tabla H.1co2 «World Carbon DioxideEmissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980-2006». www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tableh1co2.xls.

U.S. Environmental Protection Agency, Environmental Impact Statement Database, www.epa.gov/oecaerth/nepa/eisdata.html.

Urban Land Institute, Development Case Studies, ULI Award Winner Project Summary, http://casestudies.uli.org/Profile.aspx?j=7607&p=5&c=7.

Vancouver Public Library, «City of Vancouver Population», www.vpl.vancouver.bc.ca/research_guides/item/6848/C779.

VAUGHAN, Alden T., *The Puritan Tradition in America, 1620-1730,* Hanover, New Hampshire, University Press of New England, 1997.

VEDDER, Richard, «Right-to-Work Laws: Liberty, Prosperity, and Quality of Life», *Cato Journal* 30, nº 1 (1 de enero de 2010), pp. 171-180.

VERMIEL, Sarah E., *The Fireproof Building: Technology and Public Safety in the Nineteenth-Century American City,* Baltimore, Johns Hopkins University Press, 2000.

VICKREY, William S., «Congestion Theory and Transport Investment», *American Economic Review* 59, nº 2 (1969), pp. 251-260.

—, «Pricing in Urban and Suburban Transport», *American Economic Review* 52, nº 2 (mayo de 1963), pp. 452-465.

—, «A Proposal for Revising New York's Subway Fare Structure», *Journal of the Operations Research Society of America* 3, nº 1 (febrero de 1955), pp. 38-68.

—, «Statement on the Pricing of Urban Street Use», en *Hearings, U.S. Congress, Joint*

Committee on Metropolitan Washington Problems, 11 de noviembre de 1959, pp. 466-477.

VIEGAS, Jennifer, *Pierre Omidyar: The Founder of Ebay,* Nueva York, Rosen, 2007.

WAKIN, Daniel J., «If It's Hit, Strummed or Plucked, It'll Be Here», *New York Times,* 2 de febrero de 2008, sección Arte y cultura.

WALLIS, John Joseph, Price V. Fishback y Shawn Everett Kantor, «Politics, Relief, and Reform: The Transformation of America's Social Welfare System During the New Deal», en Edward L. Glaeser y Claudia Goldin (eds.), *Corruption and Reform: Lessons from America's Economic History,* pp. 153-184, University of Chicago Press, 2006.

WALTERS, Alan A., «The Theory and Measurement of Private and Social Cost of Highway Congestion», *Econometrica* 29, nº 4 (octubre de 1961), pp. 676-699.

WARE, Leland B., «Invisible Walls: An Examination of the Legal Strategy of the Restrictive Covenant Cases», *Washington University Law Quarterly* 67, nº 3 (1989), pp. 737-772.

WARNER, Sam Bass, *The Private City: Philadelphia in Three Periods of Its Growth,* Filadelfia, University of Pennsylvania Press, 1968; reeditado en 1996.

WATKINS, Kevin, «Beyond Scarcity: Power, Poverty and the Global Water Crisis», United Nations Development Programme, Human Development Report, 2006, http://hdr.undp.org/en/media/HDR06-complete.pdf.

WATSON, Georgia Butina, Ian Bentley, Sue Roaf y Pete Smith, *Learning from Poundbury: Research for the West Dorset District Council and Duchy of Cornwall,* School of the Built Environment, Oxford Brookes University, 2004.

WEBSTER, Ben, «Congestion Charge Will Rise to £25 for "Chelsea Tractors"», *Times* (Londres), 13 de julio de 2006, sección Nacional.

WEBSTER, Philip, «Miliband Attacks Prince for Flying to Collect Green Award in New York», *Times* (Londres), 20 de enero de 2007, sección Nacional.

WEIS, René, *Shakespeare Unbound: Decoding a Hidden Life,* Nueva York, Holt, 2007.

WEISS, H. Eugene, *Chrysler, Ford, Durant, and Sloan: Founding Giants of the American Automotive Industry,* Jefferson, NC, McFarland, 2003.

White House Office of Management and Budget, Program Assessment: Highway Infrastructure, www.whitehouse.gov/omb/expectmore/summary/10000412.2007.html.

WHITE, John, *The Birth and Rebirth of Pictorial Space,* 2ª ed., Boston, Boston Book and Art Shop, 1967. [Ed. cast.: *Nacimiento y renacimiento del espacio pictórico,* Madrid, Alianza 1994, trad. Esther Gómez.]

WHITFORD, David, «A Factory Gets a Second Chance», *Fortune* 160, nº 7 (12 de octubre de 2009), pp. 74-80.

WILKERSON, Isabel, «Years Late, Detroit's Monorail Opens», *New York Times,* 1 de agosto de 1987.

WILLIAMS, Susan, *Food in the United States, 1820s-1890,* Westport, Connecticut,

Greenwood, 2006.

WILLIS, David K., «The Royal Wedding», *Christian Science Monitor,* 6 de julio de 1981.

WILSON, William Julius, *The Declining Significance of Race: Blacks and Changing American Institutions,* Chicago, University of Chicago Press, 1978.

WISQARS (Web-based Injury Statistics Query and Reporting System), www.cdc.gov/injury/wisqars.

WOLFE, Tom, «The (Naked) City and the Undead», *New York Times,* 26 de noviembre de 2006.

The Woodlands, http://www.thewoodlands.com/masterplan.htm and http://www.thewoodlands.com/greenspace.htm.

The Woodlands Development Company, The Woodlands, Texas Demographics, 1 de enero de 2010, http://www.thewoodlandstownship-tx.gov/DocumentView.aspx?DID=667.

World Bank, *Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy,* Washington D. C., 2007.

—, «Nigeria: Expanding Access to Rural Infrastructure: Issues and Options for Rural Electrification, Water Supply, and Telecommunications», Energy Sector Management Assistance Program, documento técnico 091, 2005, wwwwds.worldbank.org/external/default/WDSContentServer/WDSP/IB/2006/04/2

—, World Development Indicators and Global Development Finance, Population in the Largest City (porcentaje de población urbana), datos del 26 de julio de 2010, databank.worldbank.org.

WORSLEY, Giles, «A Model Village Grows Up Gracefully: The Prince of Wales's Pet Project Received a Drubbing When It was First Mooted, But Now Poundbury Is Coming into Its Own», *Daily Telegraph* (Londres), 30 de enero de 2001.

WRIGHT, Richard, *Black Boy,* Nueva York, Harper & Row, 1945. [Ed. cast.: *Chico negro,* Madrid, Grupo Unisón Producciones, 2007, trad. Rafael Rodríguez Tapia.]

—, «I Tried to Be a Communist», *Atlantic Monthly,* agosto de 1944.

WRIGLEY, Edward Anthony, y Roger S. Schofield, *The Population History of England 1541-1871: A Reconstruction,* Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1981. [Ed. cast.: *Historia y población: introducción a la demografía histórica,* Barcelona, Crítica,1990; trad. Juan José Toharia.]

WURTZBURG, C. E., *Raffles of the Eastern Isles,* Singapur, Oxford University Press, 1954, 1986.

WYLIE, Jeanie, *Poletown: Community Betrayed,* Urbana, University of Illinois Press, 1989.

XU, Jiaquan, Kenneth D. Kochanek, Sherry L. Murphy y Betzaida Tejada-Vera, «Deaths: Final Data for 2007», *National Vital Statistics Report* 58, nº 19 (mayo de 2010), Centers for Disease Control, www.cdc.gov/nchs/data/nvsr/nvsr58/nvsr58_19.pdf.

YEW, Lee Kwan, *From Third World to First: The Singapore Story, 1965-2000,* Tarrytown, Nueva York, Marshall Cavendish, 2000.

—, *The Singapore Story: Memoirs of Lee Kuan Yew,* Singapur, Singapore Press Holdings, 1998.

YOUNG, Coleman A., *The Quotations of Mayor Coleman A. Young,* Detroit, Wayne State University Press, 2005.

YOUNG, Coleman A., y Lonnie Wheeler, *Hard Stuff: The Autobiography of Coleman Young,* Nueva York, Penguin, 1994.

YOUNG, Robin, «Village Pub Is First to Pull a Michelin Star», *Times* (Londres), 19 de enero de 2001, sección Nacional.

Zagat 2011 London Restaurants, Zagat Survey, septiembre de 2010.

ZAGORIN, Perez, *Rebels and Rulers 1500-1660,* vol. 2, *Provincial Rebellion: Revolutionary Civil Wars 1560-1660,* Cambridge, Reino Unido, Cambridge University Press, 1982, reeditado en 1984. [Ed. cast.: *Revueltas y revoluciones en la Edad Moderna,* Madrid, Cátedra, 2. vols., 1985, trad. Alfredo Alvar y Teresa Flores.]

ZHENG, Siqi, Rui Wang, Edward L. Glaeser y Matthew E. Kahn, «The Greenness of China: Household Carbon Dioxide Emissions and Urban Development», National Bureau of Economic Research, documento de trabajo nº 15621, 2009.

ÍNDICE ANALÍTICO

NOTAS

La mayoría de las notas aparecen en forma abreviada. Las citas completas pueden encontrarse en la bibliografía, alfabetizadas por la primera palabra de la referencia a la nota. En el caso de la Agencia Estadounidense del Censo y algunas otras entidades gubernamentales, sin embargo, la mayoría de las citas se dan de forma plena en las notas sin ninguna entrada bibliográfica aparte.

Introducción. Nuestra especie urbana

[1] En julio de 2009, la población de Estados Unidos era de 307.006.550 personas, y el 79 por ciento de ellas vivía en territorio urbano. Así pues, la población urbana estadounidense es de 242.535.175 personas. Departamento de Agricultura, Servicios de Investigación Económica, *Major Uses of Land in the United States 2002,* «Urban and Rural Residential Uses», http://www.ers.usda.gov/publications/EIB14/eib14g.pdf, y Agencia Estadounidense del Censo, Cálculo Anual de la Población Residente para Estados Unidos, Regiones, Estados y Puerto Rico: del 1 de abril de 2000 al 1 de julio de 2009 (NST-EST2009-01), http://www.census.gov/popest/states/NST-ann-est.html.

[2] PricewaterhouseCoopers, «Which Are the Largest City Economies?».

[3] Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población, *World Urbanization Prospects: 2009,* File 12, «Population of Urban Agglomerations with 750,000 Inhabitants or More in 2009, by Country, 1950-2025», http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM_2009/WUP2009-F12-Cities_Over_750K.xls.

[4] Texas tiene una extensión de 678.100 km^2. Según el censo de Estados Unidos, a fecha del 12 de julio de 2010 la población mundial era de aproximadamente 6.900 millones de personas. Si dividimos 678.100 km^2 entre 6.900 millones de personas, obtendremos 96 m^2 per cápita, espacio más que suficiente para una modesta vivienda

unifamiliar por cabeza. Si quisiéramos dedicar algún espacio a carreteras, comercios y demás, quizá tendríamos que suponer que en cada una de estas viviendas viviría un promedio de dos personas. *U.S. Census 2000, GCT-PH1: Population, Housing Units, Area, and Density 2000,* Summary File 1, 100-Percent Data, generado utilizando American FactFinder; véase también Agencia Estadounidense del Censo, International Database, World Population Summary, www.census.gov/ipc/www/idb/worldpopinfo.php.

[5] Naciones Unidas-Hábitat, *State of the World's Cities 2010/2011: Cities for All: Bridging the Urban Divide, 2010.* http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=29I7.

[6] «Mayor estación de ferrocarriles» (por número de andenes), *Guinness World Records 2008* (Nueva York, Bantam Dell, 2007), pp. 374-375.

[7] 47th Street Business Improvement District, The Diamond District, www.diamonddistrict.org/home.html.

[8] Henig, «New York City: Paying the Tab».

[9] Burrows y Wallace, *Gotham.*

[10] Glaeser, «Urban Colossus», pp. 9, 11.

[11] Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».

[12] Albion, *Rise of New York Port,* pp. 38-54; Glaeser, «Urban Colossus», p. 12.

[13] Glaeser, «Urban Colossus», p. 14.

[14] Burrows y Wallace, *Gotham,* cap. 27.

[15] Mott, *Golden Multitudes,* p. 68.

[16] Glaeser y Kohlhase, «Decline of Transport Costs».

[17] Los cinco códigos postales son 10017, 10019, 10020, 10022 y 10036. Según County Business Patterns, en 2007 la nómina colectiva de estas áreas era de más de 80.000 millones de dólares, y la cifra de empleo total era de 617.984 personas. Si dividimos la nómina colectiva por el empleo total, calculamos una ganancia media de 130.000 dólares por trabajador. En County Business Patterns, en 2007 la nómina colectiva de Oregón era de 56.000 millones de dólares y en Nevada era de 44.400 millones, mientras que la cifra de empleo total en New Hampshire y en Maine era de 573.209 y 503.789 personas respectivamente. Agencia Estadounidense del Censo, County Business Patterns 2007, www.census.gov/econ/cbp.

[18] Bernstein, *Against the Gods,* pp. 300-302.

[19] Lewis, *Liar's Poker,* p. 111.

[20] «The Team», KKR, Kohlberg Kravis Roberts & Co., 2010, www.kkr.com/team/theteam.cfm.

[21] Lewis, *Liar's Poker,* p. 96.

[22] Debido a que el condado de Nueva York es igual a Manhattan, podemos sumar la nómina total de todas las industrias del condado de Nueva York en 2007, lo que nos da un total de casi 210.000 millones de dólares. La nómina de la industria de servicios financieros —códigos del Sistema de Clasificación de la Industria Norteamericana 521, 522, 523 y 525— es de casi 84.000 millones de dólares; 84.000 millones de dólares

divididos entre 210.000 millones de dólares equivale a un 39,88 por ciento. Agencia Estadounidense del Censo, County Business Patterns 2007, www.census.gov/econ/cbp.

[23] Bureau of Labor Statistics, Economic News Releases, *County Employment and Wages,* «Table 1. Covered establishments, employment and wages in the 327 largest counties, first quarter 2010», http://www.bls.gov/news.release/cewqtr.t01.htm. (Fecha de la última modificación: 19 de octubre de 2010.)

Utilizando el U. S. Census Integrated Public Use Microdata Series 2000, nos hemos ceñido a datos referidos al grupo de varones de edades comprendidas entre los veinticinco y los cincuenta y cinco años. No incluimos a aquellas personas que no estaban trabajando o trabajan menos de lo que se considera tiempo completo (definido como un mínimo de 35 horas semanales y al menos 40 semanas al año). Tampoco incluimos a aquellas personas que reciben un salario inferior al que recibe un trabajador que cobre el salario mínimo y que trabaje menos de media jornada (es decir, menos de la mitad de 1.400 horas al año, que son 35 horas semanales por 40 semanas al año). Por último, hemos prescindido de los extremos (el grupo de los que ganan menos del 1 por ciento, o más del 99). Comparamos la media de quienes viven en áreas no metropolitanas (58.665,72 dólares al año, en dólares del año 2000) con la de quienes viven en grandes (poblaciones de un millón de habitantes o más) áreas metropolitanas (77.086,05 dólares al año en dólares del año 2000). La diferencia entre esas dos cifras es de 18.420,33 dólares, lo que supera en un 31 por ciento el salario medio de quienes viven en áreas no metropolitanas. Ruggles et al., Microdata Series.

[24] Utilizando el *2008 GDP for Metropolitan Statistical Areas (MSAs) from the Bureau of Economic Analysis and MSA Population* de la Agencia Estadounidense del Censo, determinamos el PIB per cápita de cada AEM (Área Estadística Metropolitana) dividiendo el PIB por la población. Después calculamos el PIB promedio per cápita para las AEM con más de un millón de habitantes en 2008, que es de 52.546,85 dólares per cápita. Calculamos el PIB promedio per cápita para las AEM con más de un millón de habitantes en 2008, que es de 38.090,70, o un 38 por ciento menos de 52.546,85 dólares. Bureau of Economic Analysis, *Gross Domestic Product by Metropolitan Area,* www.bea.gov/regional/gdpmetro; Agencia Estadounidense del Censo, Population Division, tabla 5, «Estimates of Population Change for Metropolitan Statistical Areas and Rankings», del 1 de julio de 2007 al 1 de julio de 2008 (CBSA-EST2008-05), 19 de marzo de 2009, www.census.gov/popest/metro/tables/2008/CBSA-EST2008-05.xls.

[25] Naciones Unidas, Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Población, *World Urbanization Prospects: 2009,* File 12, Población de las Aglomeraciones Urbanas con 750.000 habitantes o más en 2009, por países, 1950-2025, http://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM_2009/WUP2009-F12-Cities_Over_750K.xls.

[26] Kumar, «The Whole Truth of a Home Economy», p. 135.

[27] Gandhi, *Essential Writings,* p. 120.

[28] Cálculos realizados por el autor utilizando Maddison, «Statistics on World Population»; véase también Naciones Unidas, *Population by Sex and Urban/Rural*

Residence, http://data.un.org.

[29] Ibíd.

[30] White, *Birth and Rebirth of Pictorial Space.*

[31] En 2008, la población de Detroit era de 777.493 habitantes, es decir, un 42 por ciento de la población de 1950, que era de 1.849.568 habitantes. En 1950 las diez mayores ciudades de Estados Unidos (en orden descendente) eran Nueva York, Chicago, Filadelfia, Los Ángeles, Detroit, Baltimore, Cleveland, St. Louis, Washington D. C. y Boston. En 2008, todas esas ciudades, salvo Nueva York y Los Ángeles, habían perdido población. American Community Survey, 2008 Data Profile for the United States and the City of Detroit, generado utilizando American FactFinder; véase también Gibson, «Population of the 100 Largest Cities». Para más datos sobre esa ciudad en decadencia concreta, véase Glaeser, «Can Buffalo Ever Come Back?».

[32] 200.000 millones de dólares divididos entre la población de Nueva Orleans antes del huracán Katrina (437.186) equivale aproximadamente a unos 457.471 dólares por persona. American Community Survey, 2005 Data Profile for the City of New Orleans, generado utilizando American FactFinder.

[33] En 2000, la población de Manhattan de cinco años o más era de 1.462.015 habitantes. La población de quienes habían vivido en otro condado en 1995 era de 381.919 personas, es decir, un 26 por ciento. Agencia Estadounidense del Censo, Census 2000 Summary File 3, Sample Data, tabla P4; censo de residentes de cinco años o más a nivel de condado y estatal (1995), generado utilizando American FactFinder.

[34] Este tema se trata de forma más detallada en el capítulo 3. Río de Janeiro tiene una tasa de pobreza de alrededor del 9 por ciento, mientras que en el nordeste rural es del 55 por ciento. Skoufias y Katayama, «Sources of Welfare Disparities».

[35] Cutler y Miller, «Water, Water Everywhere», pp. 183-186.

[36] En 1901 la esperanza de vida para un varón nacido en Nueva York era de 40,6 años, mientras que la esperanza de vida para un varón estadounidense a escala del conjunto del país era de 47,6 años. New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 1961,* tabla 6; y Arias, «United States Life Tables, 2006», tabla 12.

[37] Jacobs, *Death and Life,* pp. 187-199.

[38] Le Plan Local d'Urbanisme, www.paris.fr/portail/pratique/Portal.lut?page_id=6576&document_type_id=5&document_id=753&portlet_id=14938, con el objetivo de «préserver le patrimoine architectural et urbain» (conservar el patrimonio arquitectónico y urbano). Textos relacionados en www.paris.fr/portail/pratique/Portal.lut?page_id=7042&document_type_id=4&document_id=21439&portlet_id=16186.

[39] Hay muchos artículos de prensa que exponen varias posiciones o quejas acerca de la postura del príncipe en relación con este tema. Véase, por ejemplo, Alan Hamilton, «You're Scraping Wrong Part of the Sky».

[40] Bertaud, «Bombay FSI Conundrum», p. 4.

[41] Gómez-Ibáñez y Ruiz Núñez, «Inefficient Cities».

[42] Glaeser y Kahn, «Sprawl», pp. 2499-2500.

[43] Thoreau, *Walden,* Routledge, 117.

[44] Mumford, *City in History,* p. 492.

[45] Ibíd., p.461.

[46] Cálculos realizados por el autor utilizando American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of New York and the United States, generado utilizando American FactFinder.

[47] Zheng et al., «Greenness of China».

[48] En 2006, las emisiones per cápita en Estados Unidos fueron de 19,78 toneladas métricas. En Francia fueron 6,60 toneladas métricas; en China, 4,58 y en la India, 1,16. En 2006 las emisiones totales fueron del orden de 29.195 millones de toneladas métricas. Si a este total le sustraemos las emisiones de China en 2006 (1.314 millones de personas por 4,58 toneladas métricas per cápita, lo que hace un total de 6.018 millones de toneladas) y de la India en ese mismo año (1.112 millones de personas por 1,16 toneladas métricas per cápita para un total de 1.293 millones de toneladas), y después le añadimos las emisiones totales de China como si estas se encontraran al nivel per cápita de Estados Unidos (1.314 millones de personas por 19,78 toneladas métricas, que hacen un total de 25.998 millones de toneladas) y de la India (1.112 millones de personas por 19,78 toneladas métricas per cápita para un total de 21.988 millones de toneladas), el nuevo total mundial sería de 69.870 millones de toneladas, un incremento del 139 por ciento. Si, por el contrario, empleáramos las 6,60 toneladas métricas per cápita de Francia como cifra, las emisiones revisadas de China serían de al menos 8.668 millones de toneladas (1.314 millones de personas por 6,60 toneladas métricas per cápita) y las de la India serían de 7.334 millones de toneladas (1.112 millones de personas por 6,60 toneladas métricas per cápita), lo que daría un total mundial revisado de 37.887 millones de toneladas, es decir, un incremento de alrededor del 30 por ciento. U.S. Energy Information Administration, International Energy Annual 2006, tabla H.1cco2, «World Per Capita Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980-2006», www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tableh1cco2.xls.

Capítulo 1. ¿Qué fabrican en Bangalore?

[1] Besley y Burgess, «Can Labor Regulation Hinder Economic Performance?», p. 92.

[2] Véase, por ejemplo, Ranjan, «Bixee, Pixrat Acquired».

[3] Real Website Worth, «bixee.com», realwebsiteworth.com, http://208.87.241.248/traffic_report/bixee.com.

[4] El sitio web es Educrest.com, aunque en estos momentos esté en construcción.

Jacob, «Now, Social Networking Gets a Voice».

[5] Hall, *Cities in Civilization,* p. 26.

[6] Ibíd.

[7] McNeill, *Western Civilization,* p. 58.

[8] Cartledge, *Ancient Greece,* p. 54.

[9] Hall, *Cities in Civilization,* pp. 49-50.

[10] Cartledge, *Ancient Greece,* p. 98.

[11] Ibíd., p. 104.

[12] Ibíd., pp. 54, 91.

[13] Ibíd., p. 104.

[14] «Theodoric (King of Italy)», *Encyclopædia Britannica.*

[15] McNeill, *Western Civilization,* p. 207.

[16] Pagden, *Worlds at War.*

[17] Chandler, *Four Thousand Years of Urban Growth,* p. 538.

[18] Bairoch, *Cities and Economic Development.*

[19] Lyons, *House of Wisdom.*

[20] Ibíd., pp. 59, 62.

[21] Ibíd., p. 63.

[22] Durant, *Age of Faith,* pp. 240-241.

[23] Lyons, *House of Wisdom,* pp. 72-73.

[24] Ibíd., 73, 175; véase también Gari, «Arabic Treatises».

[25] Lyons, *House of Wisdom,* p. 86.

[26] Ibíd., p. 57.

[27] McNeill, *Venice: The Hinge of Europe.*

[28] Bakhit, *History of Humanity,* p. 115.

[29] Lyons, *House of Wisdom,* p. 104.

[30] Ibíd., p. 142.

[31] Knowles, «The Evolution of Medieval Thought».

[32] Lucas, «Role of the Monasteries»; Baumol, «Entrepreneurship: Productive, Unproductive, and Destructive».

[33] Milgrom et al., «The Role of Institutions in the Revival of Trade».

[34] Pirenne, *Medieval Cities,* y Murray, *Bruges: Cradle of Capitalism.*

[35] De Long y Shleifer, «Princes and Merchants».

[36] McNeill, *Western Civilization,* p. 331.

[37] Ibíd., pp. 327-328.

[38] Geyl, *Revolt of the Netherlands.*

[39] Goodman, *Japan and the Dutch,* p. 9.

[40] Iriye, «Japan's Drive to Great-Power Status».

[41] Meyer, *Japan,* p. 261.

[42] McClain, *Japan,* p. 2.

[43] Goodman, *Japan and the Dutch,* pp. 107-108.

[44] Boorstin, *Discoverers,* p. 508.

[45] Goodman, *Japan and the Dutch,* p. 16.

[46] Ibíd., pp. 37-38, 40.

[47] Ibíd., p. 38.

[48] Stevens, «Anaesthesia in Japan».

[49] Sugita, *Western Science in Japan,* p. 17.

[50] Goodman, *Japan and the Dutch,* p. 51.

[51] Morris-Suzuki, *Technological Transformation,* p. 62.

[52] Murdoch, *Tokugawa Epoch,* p. 616.

[53] Gobierno de la India, «Climatological Data of Important Cities».

[54] «Who We Are», Infosys, www.infosys.com/about/who-we-are/pages/history.aspx.

[55] Schlosser, «Harder than Harvard».

[56] Cálculos realizados por el autor utilizando datos de la Agencia Estadounidense del Censo, censos de 1980 y de 2000.

[57] Cálculos realizados por el autor utilizando datos de la Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008, Bureau of Economic Analysis, *Regional Economic Accounts*, «Gross Domestic Product by Metropolitan Area», 2008.

[58] Cálculos realizados por el autor utilizando datos de un censo a nivel de condado citado en Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002».

[59] Card, «Estimating the Return to Schooling».

[60] Barro y Lee, «International Data on Educational Attainment»; véase también Maddison, «Statistics on World Population».

[61] Goldin y Katz, *Race Between Education and Technology.*

[62] *Economic Report of the President 1997,* United States Government Printing Office, Washington D. C., febrero de 1997, www.gpoaccess.gov/usbudget/fy98/pdf/erp.pdf.

[63] Acemoğlu, «Why Do New Technologies Complement Skills?», pp. 1055-1058; Doms et al., «Workers, Wages, and Technology», pp. 253-254.

[64] Nelson y Phelps, «Investment in Humans», p. 70; Schultz, «Ability to Deal with Disequilibria», p. 834; véase también Krueger, «How Computers Have Changed the Wage Structure».

[65] Sachs y Shatz, «U.S. Trade with Developing Countries».

[66] «Birth of the University», *History of Stanford.*

[67] Elliott, *Stanford University,* pp. 88-89.

[68] Aitken, *Continuous Wave,* p. 103.

[69] Ibíd., pp. 104-105.

[70] Sturgeon, «How Silicon Valley Came to Be», p. 19.

[71] Ibíd., p. 24.

[72] Ibíd., p. 17.

[73] Ibíd., pp. 20-23.

[74] Ibíd., nota 15; y «Electrical Engineering Timeline», Stanford Engineering, http://ee.stanford.edu/timeline.php.

[75] Sturgeon, «How Silicon Valley Came to Be», p. 30.

[76] Ibíd., p. 32.

[77] Gillmor, *Fred Terman at Stanford.* En la mención del Nobel se atribuye a ambos hombres «el descubrimiento del efecto transistor» pero se trata de un asunto un tanto controvertido (véase R. G. Arns, «The Other Transistor: Early History of the Metal-oxide Semiconductor Field-effect Transistor»).

[78] Shurkin, *Broken Genius.*

[79] Ibíd., p. 176.

[80] «Fairchild Semiconductor Corporation», *Encyclopædia Britannica.*

[81] «"Fairchildren" Who Came to Dominate the World of Technology», *Financial Times* (Londres), 31 de octubre de 2007, sección Negocios.

[82] «Apple Inc», *Encyclopædia Britannica.*

[83] «Who We Are: History», eBay, www.ebayinc.com/milestones; véase también Viegas, *Pierre Omidyar,* p. 34.

[84] «The History of Yahoo!: How It All Started…», Yahoo! Media Relations (Yahoo! 2005), http://docs.yahoo.com/info/misc/history.html; véase también «Google Milestones», Corporate Information, Google, 2010, www.google.com/corporate/history.html.

[85] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for County of Santa Clara, generado utilizando American FactFinder.

[86] National Association of Realtors, «Median Sales Price of Existing Single-Family Homes for Metropolitan Areas for First Quarter 2010», www.realtor.org/research/research/metroprice.

[87] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Palo Alto, generado utilizando American FactFinder.

[88] Agencia Estadounidense del Censo, County Business Patterns 2008, www.census.gov/econ/cbp.

[89] Glaeser et al., «Growth in Cities», pp. 1132, 1150-1151.

[90] Jacobs, *Economy of Cities,* pp. 47-53.

[91] «Biography», Office of the Mayor, New York City, 2010, www.nyc.gov/portal/site/nycgov/menuitem.e985cf5219821bc3f7393cd401c789a0.

[92] Nguyen, «Online Network Created by Harvard Students Flourishes».

[93] «Meet Meg Whitman», Meg 2010: A New California (Meg Whitman for Governor of California, 2010), www.megwhitman.com/aboutMeg.php.

[94] Rocco, «Trust Breaks Down».

[95] Strube, «What Did Triplett Really Find?», p. 271.

[96] Triplett, «Pacemaking and Competition», p. 510

[97] Rosenthal et al., «Agglomeration, Labor Supply, and the Urban Rat Race».

[98] Mas y Moretti, «Peers at Work».

[99] Gaspar y Glaeser, «Information Technology».

[100] Ibíd., p. 152.

[101] Cálculos realizados por el autor sobre el porcentaje medio de licenciados universitarios en países con una densidad inferior a una persona por acre y aquellos en los que viven más de dos personas por acre. Datos del censo a nivel de condado citado en Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002».

[102] Paráfrasis de Glaeser et al., «Growth in Cities», p. 1127.

[103] Jaffe et al., «Geographic Localization of Knowledge Spillovers».

[104] Maurseth y Verspagen, «Knowledge Spillovers in Europe», p. 542.

[105] Lychagin et al., «Spillovers in Space».

[106] Gaspar y Glaeser, «Information Technology», pp. 136-137.

[107] Ibíd., p. 149.

[108] http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1083-6101.2007.00367.x/full.

[109] http://web.ebscohost.com.ezpprod1.hul.harvard.edu/ehost/pdfviewer/pdfviewer?vid=8&hid=107&sid=8532ef3f-5e9d-48f8-98ec-d2a5e260d6e8%40sessionmgr111.

[110] Mezrich, *The Accidental Billionaires.*

[111] Howard, *The Book.*

[112] Ibíd.

[113] Burrows y Wallace, *Gotham,* p. 441.

[114] «acto de gracia»: Couch et al., *Information Technologies,* p. 124.

[115] A. G. Dickens, citado por Philip M. Taylor en *Munitions of the Mind,* p. 97.

[116] Glaeser y Scheinkman, «Neither a Borrower».

[117] Geyl, *Revolt of the Netherlands,* p. 93.

[118] Zagorin, *Rebels and Rulers,* vol. 2, p. 118.

[119] «Netherlands», *Encyclopædia Britannica.*

Capítulo 2. ¿Por qué decaen las ciudades?

[1] Fue un excelente artículo el que me indujo a visitar esta manzana: McWhirter, «Homes Give Way to Urban Prairie».

[2] En 2008, la población de Detroit era de 777.493 personas, es decir, el 42 por ciento de la población de 1950 (1.849.568 personas), lo que supone la pérdida de más de un millón de habitantes. Gibson, «Population of the 100 Largest Cities»; véase también Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit, generado utilizando American FactFinder. Según esta última fuente, el 33,3 por ciento de la gente que vive en Detroit tiene unos ingresos que se han mantenido por debajo del nivel de la pobreza durante los doce últimos meses; y en Detroit los ingresos medios familiares son de 32.798 dólares, es decir, un 52 por ciento del ingreso medio familiar de 63.366 dólares. Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit and for the United States, generado utilizando American FactFinder. En 2009, la tasa promedio de desempleo de Detroit era del 25 por ciento, 2,7 la media estadounidense de 2009, situada en el 9,3 por ciento. Bureau of Labor Statistics, *Local Area Unemployment Statistics,* «Unemployment Rates for the 50 Largest Cities, 2009», www.bls.gov/lau/lacilg09.htm, y *Statistics from the Current Population Survey,* «Employment Status of the Civilian Noninstitutional Population, 1940 to Date», www.bls.gov/cps/cpsaat1.pdf.

[3] Bureau of Labor Statistics, *Local Area Unemployment Statistics,* «Unemployment Rates for the 50 Largest Cities, 2009», www.bls.gov/lau/lacilg09.htm.

[4] Federal Bureau of Investigation, *Crime in the United States 2008,* septiembre de 2009, www.fbi.gov/ucr/cius2008/data/table_08.html.

[5] Case-Shiller Home Price Indexes, 21 de julio de 2010.

[6] Gibson, «Population of the 100 Largest Cities», tabla 1, «Annual Estimates of the Resident Population for Incorporated Places Over 100,000, Ranked by July 1, 2009 Population», del 1 de abril de 2000 al 1 de julio de 2009 (SUB-EST2009-01), www.census.gov/popest/cities/SUB-EST2009.html.

[7] Glaeser y Saiz, «Skilled City», p. 47.

[8] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit, generado utilizando American FactFinder.

[9] Glaeser y Tobio, «Rise of the Sunbelt».

[10] Agencia Estadounidense del Censo, Census 1950, www.census.gov/prod/www/abs/decennial/1950.html.

[11] Gibson, «Population of the 100 Largest Cities». Estas son las veinte ciudades más grandes y una de las vías acuáticas asociadas con cada una de ellas: Nueva York, NY, litoral oriental; Chicago, IL, lago Míchigan; Filadelfia, PA, litoral oriental; St. Louis, MO, río Misisipi; Boston, MA, litoral oriental; Baltimore, MD, bahía de Chesapeake; Cleveland, OH, lago Erie; Búfalo, NY, canal de Erie; San Francisco, CA, bahía de San Francisco; Cincinnati, OH, río Ohio; Pittsburgh, PA, ríos Allegheny, Monongahela y Ohio; Nueva Orleans, LA, delta del Misisipi; Detroit, MI, río Detroit; Milwaukee, WI, lago Míchigan; Washington D. C., río Potomac; Newark, NJ, bahía de Newark; Jersey City, NJ, río Hudson; Louisville, KY, río Ohio; Mineápolis, MN, río Misisipi; y Providence, RI, litoral oriental.

[12] Hudgins, «Evolution of Metropolitan Detroit».

[13] George Rogers Taylor, *Transportation Revolution,* pp. 132-133.

[14] Achenbach, *The Grand Idea.*

[15] Bernstein, *Wedding of the Waters,* pp. 22-23.

[16] George Rogers Taylor, *Transportation Revolution,* pp. 33-34, 197.

[17] Bernstein, *Wedding of the Waters,* pp. 359-361.

[18] Ibíd., p. 362.

[19] Datos extraídos de 1900-1980: Gibson, «Population of the 100 Largest Cities». En 1860, las ciudades que compartían este honor eran, por orden de población, Nueva York, NY; Brooklyn, NY; Nueva Orleans, LA; St. Louis, MO; Chicago, IL; y Búfalo, NY. En 1960 eran Nueva York, NY; Chicago, IL; Detroit, MI; Cleveland, OH, y St. Louis, MO.

[20] Hoyt, *One Hundred Years of Land Values in Chicago.*

[21] Según el American Community Survey de 2008, el 10,8 por ciento de la población de Detroit mayor de veinticinco años tiene un título universitario. Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit, generado utilizando American FactFinder.

[22] United States Department of Agriculture: National Agricultural Statistics Service, Crops by State (95111), cn186629.csv, http://usda.mannlib.cornell.edu/MannUsda/viewDocumentInfo.do?documentID=1269.

[23] Cronon, *Nature's Metropolis.*

[24] Williams, *Food in the United States,* p. 87.

[25] Agencia Estadounidense del Censo, Population Division, Release Date June 2010; y Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».

[26] Nolan, «How the Detroit River Shaped Lives and History».

[27] David Elystan Owen, *Canals to Manchester.*

[28] Minchinton, «Bristol».

[29] Lay, *Ways of the World,* p. 138.

[30] Nevins y Hill, *Ford,* vol. 1, pp. 84-85.

[31] Ibíd., p. 515.

[32] Pelfrey, *Billy, Alfred, and General Motors,* pp. 28-29, habla de los carros y del papel desempeñado por Durant en su fabricación.

[33] Nevins y Hill, *Ford,* vol. 1, pp. 125-135.

[34] Glaeser et al., «Clusters of Entrepreneurship».

[35] Nevins y Hill, *Ford,* vol. 1, p. 87.

[36] Ibíd.

[37] Ibíd.

[38] Ibíd., p. 112.

[39] Ibíd., p. 117.

[40] Ibíd., p. 135.

[41] Brinkley, *Wheels,* p. 26.

[42] Nevins y Hill, *Ford,* vol. 1, pp. 154-155.

[43] Ibíd., pp. 174-175.

[44] Ibíd., pp. 190-192.

[45] Weiss, *Chrysler, Ford, Durant, and Sloan,* p. 11.

[46] Nevins y Hill, *Ford,* vol. 1, pássim.

[47] Ibíd., p. 231.

[48] Brinkley, *Wheels,* p. 87.

[49] Nevins y Hill, *Ford,* vol. 1, p. 388.

[50] Ibíd., pp. 447-480. Para las observaciones de Adam Smith sobre la fábrica de alfileres, consúltese Smith, *Wealth of Nations,* Cosimo, pp. 10-11.

[51] Nevins y Hill, *Ford,* vol. 2, pp. 201-202.

[52] Ibíd., p. 293.

[53] Ibíd., pp. 212-216.

[54] Agencia Estadounidense del Censo, Population Division, junio de 2010; y Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».

[55] Glaeser y Kohlhase, «Decline of Transport Costs».

[56] Harvey, *Samuel Gompers,* pp. 40-44.

[57] Ibíd., p. 6.

[58] Tyler, *Look for the Union Label,* p. 63.

[59] Nevins y Hill, *Ford,* vol. 3, pp. 139-141.

[60] Nevins y Hill, *Ford,* vol. 3.

[61] Russell A. Smith, «Taft-Hartley Act».

[62] Ibíd.

[63] Vedder, «Right-to-Work Laws», p. 172.

[64] Thomas J. Holmes, «Effect of State Policies on the Location of Manufacturing», p. 693.

[65] June Manning Thomas, «Planning and Industrial Decline».

[66] Glaeser, «Reinventing Boston», pp. 131-132.

[67] Glaeser y Kahn, «From John Lindsay».

[68] Cálculos realizados por el autor utilizando Agencia Estadounidense del Censo, County Business Patterns 1967 y 1977.

[69] BBC News, «Liverpool Hails Population Rise», http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/merseyside/3644164.stm.

[70] McElroy, *Key Statistic Bulletin.*

[71] Levinson, *The Box.*

[72] «Spain», *Encyclopædia Britannica.*

[73] Maddison, «Statistics on World Population».

[74] «Bilbao», *Encyclopædia Britannica.*

[75] Instituto Nacional de Estadística (España), www.ine.es, Cifras de población *de facto* de 1900 a 1991 y cifras de población *de iure* de 1986 a 1995.

[76] Monkkonen, *Homicides in New York City.*

[77] Sugrue, *Origins of the Urban Crisis,* p. 259.

[78] Rucker y Upton, *Race Riots,* vol. 1, p. 167.

[79] Thompson, *Whose Detroit?*

[80] Rucker y Upton, *Race Riots,* vol. 1, p. 165.

[81] DiPasquale y Glaeser, «Los Angeles Riot», p. 56.

[82] Charles Tilly, Louise Tilly y Richard Tilly, *The Rebellious Century.*

[83] Utilizando County Business Patterns for 1977, hemos extraído datos para el condado de Wayne, Míchigan, y el de Manhattan, Nueva York. Para Wayne County, los salarios totales fueron del orden de 12.231.051.000 dólares y el total de empleados de 797.342, para un salario medio anual de 15.340 dólares. Para el condado de Manhattan, los salarios totales fueron del orden de 26.342.663.000 dólares y el total de empleados de 1.765.942, para un salario medio anual de 14.917 dólares, alrededor de un 3 por ciento menos que el salario de Wayne County. Agencia Estadounidense del Censo, 1986-04-28, County Business Patterns, 1977: U.S. Summary, State, and County Data, http://hdl.handle.net/1902.2/8464, Inter-university Consortium for Political and Social Research, version 1.

[84] Cannato, *Ungovernable City.*

[85] Currid, *Warhol Economy.*

[86] Agencia Estadounidense del Censo, County Business Patterns 2008, www.census.gov/econ/cbp.

[87] Chinitz, «Contrasts in Agglomeration», pp. 281, 284-285.

[88] Langley, *Tearing Down the Walls,* p. 8.

[89] Bernstein, *Against the Gods,* pp.300-302.

[90] Burrough y Helyar, *Barbarians at the Gate,* p. 5.

[91] Bloomberg y Winkler, *Bloomberg.*

[92] Glaeser et al., «Clusters of Entrepreneurship».

[93] Young y Wheeler, *Hard Stuff,* p. 16.

[94] Ibíd., pp. 40-41.

[95] Coleman A. Young Foundation, biography, www.cayf.org/about_person.php.

[96] Young y Wheeler, *Hard Stuff,* p. 59.

[97] Ibíd., pp. 84-85.

[98] Ibíd., pp. 65-78.

[99] Ibíd., p. 113.

[100] «Coleman A. Young, 79, Mayor of Detroit and Political Symbol for Blacks, Is Dead», *New York Times,* 30 de noviembre de 1997.

[101] Young y Wheeler, *Hard Stuff,* p. 165.

[102] Ibíd., p. 169.

[103] Ibíd., p. 166.

[104] Rich, *Coleman Young,* p. 86.

[105] Haughwout et al., «Local Revenue Hills: Evidence from Four U.S. Cities».

[106] Ibíd., p. 105.

[107] Ibíd., las pp. 112, 115 y 118 abordan las elecciones de 1977, 1981 y 1985; Steven A. Holmes, «The 1989 Elections».

[108] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for Detroit, generado utilizando American FactFinder; véase también Gibson y Jung, «Historical Census Statistics on Population Totals by Race», documento de trabajo nº 76, tablas detalladas, Míchigan.

[109] Young, *Quotations of Mayor Coleman A. Young,* p. 6.

[110] Ibíd., pp. 1-2.

[111] Ibíd., p. 35.

[112] Glaeser y Shleifer, «Curley Effect», p. 2.

[113] Beatty, *Rascal King,* p. 3.

[114] Ibíd., p. 170.

[115] Ibíd., p. 3.

[116] Ibíd., pp. 443, 465, 473, 481.

[117] Ibíd., p. 5.

[118] Levick, *Vespasian,* pp. 127-128 (Coliseo), 129 (construcción en general).

[119] «Grigory Aleksandrovich Potemkin», *Encyclopædia Britannica,* www.britannica.com/EBchecked/topic/472610/Grigory-Aleksandrovich-Potemkin-Prince-Tavrichesky-Imperial-Prince.

[120] Ankeny y Snavely, «Renovate Joe or Build Rink?».

[121] Wilkerson, «Detroit's Monorail Opens».

[122] Henion, «People Mover Grows Up».

[123] Nicholson y Jones, «Detroit's New Towers of Hope».

[124] Meredith, «G.M. Buys a Landmark».

[125] Wylie, *Poletown,* ix, p. 52.

[126] Wylie, *Poletown.*

[127] Whitford, «Factory Gets a Second Chance»; véase también Wylie, *Poletown,* IX.

[128] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit and for the United States, generado utilizando American FactFinder.

[129] Bureau of Labor Statistics, *Local Area Unemployment Statistics, 2010,* «Unemployment Rates for Metropolitan Areas», www.bls.gov/web/metro/laummtrk.htm; «Unemployment Rates for the 50 Largest Cities, 2006», www.bls.gov/lau/lacilg06.htm.

[130] Agencia Estadounidense del Censo County and City Data Book 2000, tabla

C-7, «Cities: Government Finances and Climate», www.census.gov/prod/2002pubs/00ccdb/cc00_tabC7.pdf.

[131] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit, generado utilizando American FactFinder.

[132] Glaeser et al., «Urban Growth and Housing Supply».

[133] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit, generado utilizando American FactFinder; véase también Glaeser y Gyourko, «Urban Decline and Durable Housing».

[134] Catan, «Spain's Bullet Train».

[135] «Liverpool, Capital of Culture 2008: City on the up: It's All in the Facades», *Guardian Magazine* (Londres), 5 de enero de 2008.

[136] Catan, «Spain's Bullet Train».

[137] Busso y Kline, «Do Local Economic Development Programs Work?».

[138] Plöger, «Bilbao City Report», p. 30.

[139] «El Guggenheim de Bilbao recibe un 5% menos de visitas», *El Mundo,* www.elmundo.es/elmundo/2009/01/12/cultura/1231778022.html.

[140] Plaza, «Guggenheim Museum Bilbao», p. 459.

[141] Ibíd., p. 461.

[142] «Debts Rock Pop Museum», *BBC News,* 18 de octubre de 1999, http://news.bbc.co.uk/2/hi/entertainment/478616.stm.

[143] Plöger, «Leipzig City Report».

[144] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Youngstown, generado utilizando American FactFinder; y Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».

[145] City of Youngstown, Ohio, *Youngstown 2010: The Plan,* www.cityofyoungstownoh.com/about_youngstown/youngstown_2010/plan/plan.aspx.

[146] Saulney, «Detroit Is Razing Itself»; Davey, «Detroit Mayor's Tough Love».

Capítulo 3. ¿Qué tienen de bueno los barrios deprimidos?

[1] DeNavas-Walt et al., «People and Families in Poverty», p. 14.

[2] Glaeser et al., «Why Do the Poor Live in Cities?», p. 4.

[3] Ibíd., p. 16.

[4] Burns, *History of Brazil,* pp. 126, 177; Levine, *History of Brazil,* p. 77.

[5] Hugh Thomas, *Slave Trade,* p. 742.

[6] Burns, *History of Brazil,* p. 46.

[7] Barman, *Citizen Emperor: Pedro II and the Making of Brazil,* p. 233.

[8] Chasteen, *Born in Blood and Fire,* p. 173.

[9] Ibíd.

[10] Ibíd., pp. 173-174.

[11] Burns, *History of Brazil,* pp. 248-250.

[12] Levine, *Vale of Tears,* p. 16.

[13] Burns, *History of Brazil,* pp. 251-252.

[14] Levine, *Vale of Tears,* p. 185.

[15] O'Hare y Barke, «Favelas of Rio», p. 232.

[16] Ferreira et al., «Robust Poverty Profile for Brazil», p. 83.

[17] Canagarajan et al., «Evolution of Poverty and Welfare in Nigeria», p. 18.

[18] World Bank, «Nigeria», p. 12.

[19] India, Comisión de Urbanismo de la, «Poverty Estimates for 2004-05», p. 5.

[20] «Bengal Leads Hunger List».

[21] En 1999, el nivel de escolarización total promedio para los brasileños de veinticinco años o más era de 4,6 años. En comparación, la media de Estados Unidos era de 12,24 años, la de la mayor parte de Europa Occidental era superior a 8, y muchos otros países hispanoamericanos tenían una media superior. El promedio de Argentina, por ejemplo, era de 8,48, y la de Chile de 7,89. Barro y Lee, «Educational Attainment».

[22] Gergen y Vanourek, *Life Entrepreneurs,* pp. 85-86.

[23] McConnell, «Next Silicon Valley».

[24] Bundles, *On Her Own Ground,* pp. 88, 277.

[25] Hartemink, «Soil Map Density and a Nation's Wealth and Income», pp. 53-54; véase también Sachs, «Breaking the Poverty Trap».

[26] «Rio de Janeiro», *Encyclopædia Britannica.*

[27] Meade, «Civilizing Rio», p. 301.

[28] Portes, «Housing Policy», pp. 5-6 *(Cidade de Deus* en p. 8).

[29] Meade, «Civilizing Rio», p. 304.

[30] Berger, «Hell's Kitchen».

[31] Plunz, *History of Housing in New York City,* pp. 54-56.

[32] Burrows y Wallace, *Gotham,* pp. 1037-1038.

[33] Glaeser, «Reinventing Boston», pp. 131-132.

[34] Ibíd.

[35] Maier, *The Kennedys,* pp. 18-23, 334-339.

[36] Ibíd., p. 32.

[37] Koskoff, *Joseph P. Kennedy,* p. 6.

[38] Ibíd., pp. 7, 17.

[39] Derbyshire, *Six Tycoons,* p. 207.

[40] Ibíd., p. 209.

[41] American Community Survey, 2008 Data Profile for the United States, generado utilizando American FactFinder.

[42] Filarmónica de Nueva York, Lista de Directores, http://nyphil.org/about/musicDirectors.cfm.

[43] Routledge, *Cains.*

[44] Mehta, «Carlos Slim»; Carlos Slim Helú, biografía de, www.carlosslim.com/biografia_ing.html.

[45] Stigler, *Organization of Industry,* p. 206.

[46] Rowley, *Richard Wright,* p. 4 (nacimiento), p. 40 (mudanza final a Memphis, donde había vivido brevemente con anterioridad), pp. 48-49 (después de trasladarse a Chicago).

[47] Wright, *Black Boy,* p. 285.

[48] Rowley, *Richard Wright,* pp. 55-60.

[49] Wright, «I Tried to Be a Communist».

[50] Rowley, *Richard Wright,* pp. 62-68.

[51] Ibíd., pp. 108-109.

[52] Ibíd., pp. 124 (mudanza), 144 *(Panorama).*

[53] Ibíd., p. 138.

[54] Ibíd., p. 164.

[55] Braunhut, «Farm Labor Wage Rates in the South», p. 193.

[56] Raff y Summers, «Did Henry Ford Pay Efficiency Wages?», p. S59.

[57] Gibson y Jung, «Historical Census Statistics on Population Totals by Race», documento de trabajo nº 76, tablas detalladas, Illinois y Nueva York.

[58] «Baltimore Tries Drastic Plan». La información según la cual asistió al Morgan College y a Yale procede del sitio web oficial de Morgan State University, www.morgan.edu/About_MSU/University_History.html.

[59] C. Johnson, citado en *Power,* «Apartheid Baltimore Style», p. 289.

[60] «Baltimore Tries Drastic Plan».

[61] Power, «Apartheid Baltimore Style», pp. 305-306 (primer caso), 311 (instrucción del segundo caso), 314 (sentencia del segundo caso).

[62] Power, «Apartheid Baltimore Style», pp. 312-314; véase también *Buchanan v. Warley,* 245 US 60, Tribunal Supremo 1917.

[63] Stephen Grant Meyer, *As Long as They Don't Move Next Door,* p. 10.

[64] Kain y Quigley, «Housing Market Discrimination», pp. 272-273.

[65] Groner y Helfeld, «Race Discrimination in Housing», p. 432.

[66] Cutler et al., «Rise and Decline of the American Ghetto», p. 482.

[67] Ware, «Invisible Walls», pp. 759 (Perlman), 765 (Marshall).

[68] Ibíd., pp. 770-771.

[69] Collins, «Political Economy of State Fair-Housing Laws», pp. 3-4.

[70] Cutler et al., «Rise and Decline of the American Ghetto», p. 496 y pássim.

[71] Ibíd., p. 467.

[72] Ibíd., pp. 457-458.

[73] Cutler y Glaeser, «Are Ghettos Good or Bad?».

[74] Ibíd.

[75] Wilson, *Declining Significance of Race.*

[76] Glaeser et al., «Why Do the Poor Live in Cities?».

[77] «The 2009 HHS Poverty Guidelines», U.S. Department of Health and Human Services, Assistant Secretary for Planning and Evaluation, http://aspe.hhs.gov/poverty/09poverty.shtml.

[78] Bureau of Labor Statistics, *Consumer Expenditure Survey, 2008,* www.bls.gov/cex, tabla 2400, «Population Size of Area of Residence: Average Annual Expenditures and Characteristics».

[79] Kain y Persky, «Alternatives to the Gilded Ghetto».

[80] Kling et al., «Experimental Analysis of Neighborhood Effects», p. 84.

[81] Ibíd., pp. 103-105.

[82] Harlem Children's Zone, «History», www.hcz.org/about-us/history.

[83] Dobbie y Fryer, «High Quality Schools», pp. 6-7.

[84] Ibíd., p. 3.

[85] Ibíd., pp. 15-16.

[86] Ibíd., p. 51.

[87] Obama, «Changing the Odds».

[88] Según una publicación del U.S. Department of Health and Human Services, en 1989 en Illinois la ayuda anual para familias con hijos dependientes en el caso de una madre y dos niños sin ingresos era de 5.209 dólares, un 20 por ciento más que los 4.341 dólares de ayuda de Misuri. «Eligibility, Benefits and Disposable Income», *Aid to Families with Dependent Children: The Baseline,* Human Services Policy, Office of the Assistant Secretary for Planning & Evaluation, junio de 1998, p. 91, http://aspe.hhs.gov/hsp/afdc/afdcbase98.htm.

[89] Agencia Estadounidense del Censo, Census 1990, Summary Tape File 3, datos de muestra, tablas detalladas, generado utilizando American FactFinder.

[90] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2006-2008 Data Profile for City of St. Louis and City of East St. Louis, generado utilizando American FactFinder.

[91] Lycée Henri-IV, http://lyc-henri4.scola.ac-paris.fr/index.html, y Lycée Louis le Grand, www.louis-le-grand.org/albedo/index.php.

[92] Pride, «End of Busing», pp. 207-208.

[93] Gary Orfield, *Must We Bus? Segregated Schools and National Policy* (Washington D. C., Brookings Institution, 1978), p. 117.

[94] Amaker, *«Milliken v. Bradley»,* p. 349.

[1] Saunders, «Slumming It Is Better».

[2] Watkins, «Beyond Scarcity», p. 37.

[3] Bombay, *Bombay Human Development Report 2009.*

[4] Patel, «Dharavi», p. 47.

[5] Theodore Roosevelt, *Rough Riders,* 2004, p. 426.

[6] «Kinshasa: History», *Encyclopædia Britannica.*

[7] «Congo Free State», *Encyclopædia Britannica.*

[8] Edgerton, *Troubled Heart of Africa;* véase también Gondola, *The History of Congo.*

[9] Según el Banco Mundial, en 1960 la población de Kinshasa (en aquel entonces Léopoldville) era de 446.013 personas. En 2007, dicha aglomeración urbana tenía una población de 10.449.998 personas. World Bank, World Development Indicators, Population in the Largest City.

[10] Ades y Glaeser, «Trade and Circuses».

[11] Fisman, «Estimating the Value of Political Connections».

[12] Kazadi et al., «Malaria in Primary School Children and Infants in Kinshasa».

[13] Organización Mundial de la Salud, «Typhoid Fever».

[14] Moore, «Puzzling Origins of AIDS».

[15] Quinn et al., «AIDS in Africa».

[16] CNN, www.cnn.com/2010/WORLD/americas/04/10/dangerous.cities.world/index.html; U.S. Department of State, http://travel.state.gov/travel/cis_pa_tw/cis/cis_1104.html.

[17] «Kinshasa: History», *Encyclopædia Britannica.*

[18] Congo, *Enquête Démographique,* p. 189, tabla 12.2, «Taux de mortalité des enfants selon certaines caractéristiques sociodémographiques».

[19] Ibíd.; véase también Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007».

[20] Tollens, «Food Security».

[21] Congo, *Enquête Démographique,* p. 20, tabla 2.6, «Approvisionnement en eau potable».

[22] Durack et al., «Hellenic Holocaust».

[23] Russell, «That Earlier Plague».

[24] McNeill, *Plagues and Peoples,* pp. 160-172.

[25] Wrigley y Schofield, *Population History,* p. 472.

[26] McNeill, *Plagues and Peoples,* pp. 171-172.

[27] Ibíd., pp. 271-275, 280.

[28] Steven Johnson, *Ghost Map,* p. 60.

[29] Ibíd., pp. 172-173.

[30] Ibíd., p. 193.

[31] Brody et al., «Map-Making», p. 65.

[32] Warner, *Private City,* p. 103.

[33] Reubens, «Burr, Hamilton», p. 592.

[34] Reubens, «Burr, Hamilton».

[35] Ibíd., p. 599.

[36] Ibíd., p. 600.

[37] New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2008,* enero de 2010.

[38] Jervis, *Description of the Croton Aqueduct.*

[39] En 1832, en Nueva York hubo cincuenta muertes por cada mil habitantes, una tasa de mortalidad del 5 por ciento. New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2008,* enero de 2010.

[40] Cutler y Miller, «Water, Water Everywhere», p. 169, tabla 5.1.

[41] Ibíd., pp. 183-186.

[42] Por ejemplo, Troesken, «Typhoid Rates».

[43] Ferrie y Troesken, «Water and Chicago's Mortality Transition».

[44] Ibíd.

[45] New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2008* y *1961,* tabla 6; véase también Arias, «United States Life Tables, 2006», tabla 12.

[46] «"Czar Of Tenderloin" Left Only $14 Estate: Tax Appraiser Finds Inspector Williams's Property Almost Balanced by Debts», *New York Times,* 30 de enero de 1918, p. 18, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 102663258.

[47] «Will Be Mayor Three Years: Lawyers Say Mr. Strong's Term Is Not Abridged», *New York Times,* 11 de noviembre de 1894, p. 9, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 106840521.

[48] Theodore Roosevelt, *Rough Riders,* p. 423.

[49] «No Platt Republicans: Mayor-Elect Strong Overlooks the Boss in Six Appointments; Col. Waring to Clean the Streets», *New York Times,* 30 de diciembre de 1894, p. 8, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 109722641 (consultado el 18 de agosto de 2010).

[50] «To Keep Streets Clean: Col. Waring Allowed over $3,000,000 for His Department; Discussion over "Final Disposition"; Bill Favored for Grading Salaries», *New York Times,* 28 de diciembre de 1895, p. 9, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 103379346.

[51] «Reproved by the Assembly: The Lower House of the Legislature Stands by the Grand Army», *New York Times,* 23 de abril de 1895, p. 2, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 103365239.

[52] «Attack on Col. Waring: Gen. Viele Charges Him with Crimes Nearly Forty Years Old; Revenge, the Commissioner Says», *New York Times,* 21 de abril de 1895, p. 9, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 103493165.

[53] «A Battle for Col. Waring's Men: Seizing Trucks in Mott Street Last Night They Were Attacked by a Mob of Owners and Italians», *New York Times,* 2 de junio de 1895, p. 1, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 102460052.

[54] «Clean Streets at Last: Fruitless Search for Derelict Wagons and Stray Bits of Paper; a Drive with Colonel Waring», *New York Times,* 28 de julio de 1895.

[55] «The Life of a Pavement: Results of Many Costly Experiments in New York», *New York Times,* 8 de febrero de 1883.

[56] Ibíd.

[57] New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2008* y *1961,* tabla 6; véase también Arias, «United States Life Tables, 2006», tabla 12.

[58] «Robert A. Van Wyck Dies in Paris Home: First Mayor of Greater New York Had Lived Abroad for 12 Years; He Was Croker's "Choice", His Administration Marked by So-Called Ice Trust, Ramapo Water Steal, and Police Scandals», *New York Times,* 16 de noviembre de 1918, p. 13, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 97044205.

[59] Glaeser y Saks, «Corruption in America».

[60] Wallis et al., «Politics, Relief, and Reform».

[61] Duranton y Turner, «Fundamental Law of Road Congestion».

[62] Columbia University, «Practical Economic Solutions».

[63] Vickrey, «New York's Subway Fare Structure».

[64] Goh, «Congestion Management».

[65] Leape, «London Congestion Charge».

[66] Schivelbusch, «Policing of Street Lighting».

[67] En 1650, París era la cuarta ciudad más grande del mundo y la mayor de Europa. Chandler, *Four Thousand Years of Urban Growth,* p. 534.

[68] Schivelbusch, «Policing of Street Lighting».

[69] Federal Bureau of Investigation, *Famous Cases,* «Willie Sutton».

[70] Glaeser, «Are Cities Dying?». Véase también Glaeser y Sacerdote, «Why Is There More Crime in Cities?».

[71] Glaeser y Sacerdote, «Why Is There More Crime in Cities?».

[72] Ibíd.

[73] India, Gobierno de la, National Crime Records Bureau, *Crime in India 2008,* cap. 2, «Crime in Megacities», pp. 44, 48.

[74] Cálculos realizados por el autor utilizando Monkkonen, *Homicides in New York City.*

[75] Ibíd.

[76] Ibíd.

[77] Ibíd., por emitir una opinión personal sobre un alcalde de Tammany Hall.

[78] Monkkonen, *Homicides in New York City.*

[79] Ibíd.

[80] Ibíd.

[81] Levitt, «Changing Age Structure».

[82] Se calcula que esta banda tiene entre 30.000 y 35.000 miembros. U.S. Department of Justice, National Gang Intelligence Center, National Gang Threat Assessment, enero de 2009, p. 25, www.justice.gov/ndic/pubs32/32146/32146p.pdf.

[83] New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2008* y *1961,* tabla 6; véase también Arias, «United States Life Tables, 2006», tabla 12.

[84] Ibíd.

[85] Ibíd.

[86] Hyland, *Richard Rogers,* p. 32.

[87] Donohue y Levitt, «Impact of Legalized Abortion on Crime».

[88] Becker, «Crime and Punishment».

[89] Needels, «Go Directly to Jail and Do Not Collect?».

[90] Glaeser y Sacerdote, «Why Is There More Crime in Cities?».

[91] Ungar, «Prisons and Politics», p. 920.

[92] *National Advisory Commission on Civil Disorders, Report of the,* p. 11.

[93] Farrell, «D.A.'s Assail Rockefeller Drug Penalties».

[94] U.S. Bureau of Justice Statistics, «U.S. Correctional Population Reaches 6.6 Million», 25 de agosto de 2002, http://bjs.ojp.usdoj.gov/content/pub/press/ppus01pr.cfm; véase también Cahalan, «Historical Corrections Statistics», tablas 4-1 y 7-9A.

[95] Spelman, *Criminal Incapacitation;* Donohue, «Fighting Crime», p. 48; véase también Levitt, «Prison Population Size».

[96] Levitt, «Prison Population Size».

[97] Levitt, «Understanding Why Crime Fell».

[98] Ibíd.

[99] Según Dussault, Maple dice que utilizó lápices de colores para señalar los delitos; véase Dussault, «Jack Maple».

[100] Entrevista con Maple; véase también Dussault, «Jack Maple».

[101] Dussault, «Jack Maple».

[102] Berrien y Winship, «Lessons Learned», p. 25.

[103] Gelzinis, «Commissioner Connecting».

[104] http://www.nyc.gov/html/doh/downloads/pdf/vs/wtc-deaths.pdf.

[105] Glaeser y Shapiro, «Cities and Warfare».

[106] New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2008,* tabla 6; véase también Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007».

[107] La tasa de mortalidad por grupos de edad para Estados Unidos es de 760,3 por 100.000 personas: Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007». En Los Ángeles la tasa de mortalidad por grupos de edad es de 624,4: California Department of Public Health, *Los Angeles County's Health Status Profile for 2010.* En Boston la tasa de mortalidad por grupos de edad es de 729,1: Massachusetts Department of Public Health, Bureau of Health Information, Statistics, Research, and Evaluation, «Massachusetts Deaths 2007», abril de 2009, www.mass.gov/Eeohhs2/docs/dph/research_epi/death_report_07.pdf. En Mineápolis la tasa de mortalidad por grupos de edad es de 701,1: Minnesota Department of Health, Health Statistics Portal, https://pqc.health.state.mn.us/mhsq/frontPage.jsp. En San Francisco la tasa de mortalidad por grupos de edad es de 601,2: California Department of Public Health, San Francisco County's Health Status Profile for 2010.

[108] Cálculos realizados por el autor utilizando datos extraídos de Murray et al., «Eight Americas», Dataset S1, censo de datos de densidad a nivel de condados citado en Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002».

[109] New York City Department of Health and Mental Hygiene, Overall Mortality, 2007, por grupos de edad y distritos municipales, generado utilizando New York City Vital Statistics Query, https://a816healthpsi.nyc.gov/epiquery/EpiQuery/VS/index.html (28 de julio de 2010); véase también Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007».

[110] National Center for Injury Prevention and Control, «10 Leading Causes of Death, United States», 2007, All Races, Both Sexes, datos generados utilizando WISQARS, http://webappa.cdc.gov/sasweb/ncipc/leadcaus10.html; véase también Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007».

[111] New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2007,* tablas 2 y 14; véase también Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007».

[112] New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2007,* tablas 2 y 15; Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007», tabla 11; véase también Cutler et al., «Explaining the Rise in Youth Suicide».

[113] En 2007, el índice de muertes por suicidio en Alaska era de 22,09 muertes por 100.000 personas; la de Montana era de 19,42; véase también la cifra de Wyoming, 19,73. La tasa de Massachusetts era de 7,62; la de Nueva Jersey era de 6,69; véase también la de Nueva York, que era del 6,9. National Center for Injury Prevention and Control, WISQARS Injury Mortality Reports, 1999-2007, All Races, Both Sexes, datos generados utilizando WISQARS, http://webappa.cdc.gov/sasweb/ncipc/mortrate10_sy.html.

[114] Cutler et al., «Explaining the Rise in Youth Suicide»; véase también Kleck, *Point Blank.* Kleck señala que el 42,8 de los hogares de comunidades de menos de cinco mil personas poseen un arma de fuego, frente al 10,5 por ciento de las personas que vive en localidades de más de un millón de personas.

[115] Véase Miller et al., «Household Firearm Ownership and Suicide Rates»; véase también Kellermann et al., «Suicide in the Home».

[116] Glaeser y Glendon, «Who Owns Guns?».

[117] New York City Department of Health and Mental Hygiene, *Summary of Vital Statistics 2007,* tablas 2 y 5; véase también Xu et al., «Deaths: Final Data for 2007», tabla 9.

[118] Institut Pasteur. HIV/AIDS research at the Institut Pasteur: The discovery of the AIDS virus in 1983. http://www.pasteur.fr/ip/easysite/go/03b-000027-00i/the-discovery-of-the-aids-virus-in-1983.

Capítulo 5. ¿Es Londres un balneario de lujo?

[1] http://www.bondstreetassociation.com

[2] http://www.piccadilly-arcade.com

[3] Boswell, *Life of Samuel Johnson,* p. 160.

[4] «Billionaires' Favorite Hangouts» y Bertoni et al., «Billionaires».

[5] Hessel, «Conspicuous Consumption».

[6] Glaeser et al., «Consumer City».

[7] Gussow, «Spacey's New Role».

[8] Ibíd.

[9] Lee, *Life of William Shakespeare,* p. 36.

[10] Boas, *Shakespeare and His Predecessors,* pp. 21-22. Quisiera dejar muy claro que empleo la expresión «extremistas preisabelinos» en sentido positivo.

[11] Schoenbaum, *Shakespeare's Lives,* p. 22.

[12] Greenblatt, *Will in the World,* p. 216.

[13] Lee, *Life of William Shakespeare,* pp. 250-251.

[14] Ibíd., p. 221.

[15] Weis, *Shakespeare Unbound,* pp. 146-488; véase también Black, «Hamlet Hears Marlowe».

[16] Lee, *Life of William Shakespeare,* p. 68.

[17] Logan, *Shakespeare's Marlowe,* cap. 7, pp. 169-196.

[18] Greenblatt, *Will in the World,* p. 199.

[19] «Routine Performance of Hamlet», reseña, *Times* (Londres), nº 55839, 23 de octubre de 1963, p. 14.

[20] Rohter, «Second City Looks Back in Laughter».

[21] Starr y Waterman, *American Popular Music,* pp. 83, 86, 200.

[22] Agencia Estadounidense del Censo, County Business Patterns 2008, www.census.gov/econ/cbp.

[23] Agencia Estadounidense del Censo, 2007 County Business Patterns, New York County (Manhattan), Bronx County, Queens County, Richmond County (Staten Island) y Kings County (Brooklyn).

[24] En 1998, en el condado de Nueva York (Manhattan) trabajaban en restaurantes 57.680 personas. En 2007, la cifra había aumentado en un 44 por ciento, hasta llegar a las 83.257 personas. Agencia Estadounidense del Censo, County Business Patterns, www.census.gov/econ/cbp, New York County, 1998 y 2007.

[25] Smith, *Wealth of Nations,* 1791, vol. 1, p. 26.

[26] Spang, *Invention of the Restaurant,* p. 11.

[27] Ibíd., p. 24.

[28] «Restaurant», *Encyclopædia Britannica.*

[29] Brillat-Savarin, *Physiology of Taste,* p. 231.

[30] Lately Thomas, *Delmonico's.*

[31] Escoffier, *Memories of My Life.*

[32] www.albertroux.co.uk, Biography, Le Gavroche.

[33] Spence, *A Profile of Londoners,* p. 18; véase también Greater London Authority, Data Management and Analysis Group, «ONS mid-2007 Ethnic Group Population Estimates», GLA Demography Update, 11-2009, octubre de 2009, p. 2.

[34] Robin Young, «First to Pull a Michelin Star».

[35] *Zagat 2011 London Restaurants,* reseña de Rasoi Vineet Bhatia, pp. 27, 144; reseña del Gordon Ramsay Restaurant (en el número 68 de Royal Hospital Road), pp. 28, 82.

[36] Agencia Estadounidense del Censo, County Business Patterns, www.census.gov/econ/cbp, condado de Nueva York (Manhattan), 1998 y 2008.

[37] Bureau of Labor Statistics, *Consumer Expenditure Survey, 2008,* www.bls.gov/cex, tabla 2400: «Population Size of Area of Residence: Average Annual Expenditures and Characteristics».

[38] Ibíd.

[39] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, Data Profile for New York County, 2008, generado utilizando American FactFinder.

[40] Ibíd.

[41] Ibíd.

[42] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, Data Profile for the United States, 2008, generado utilizando American FactFinder.

[43] Agencia Estadounidense del Censo, PCT7, Sex by Marital Status by Age for the Population 15 Years and Over, United States and New York County, Census 2000 Summary File 3, datos generados utilizando American FactFinder.

[44] Costa y Kahn, «Power Couples».

[45] Dreiser, *Sister Carrie,* introducción de Richard Lingeman.

[46] Dreiser, *Sister Carrie*.

[47] Los índices del coste de la vida de la American Chamber of Commerce Research Association para Rochester, Honolulu, San Diego y Dallas son 96,7, 162,8, 136,4 y 92,1 respectivamente. El coste medio de la vida para todas las áreas incluidas es 100, y a cada lugar se le asigna un índice relativo a 100, de tal manera que cuanto más

alto es el número asignado, más alto es el coste de la vida. Los ingresos medios domésticos de Rochester (Minnesota), Honolulu, San Diego y Dallas son 66.197, 60.531, 62.668 y 40.796 dólares respectivamente. El ingreso medio doméstico corregido por la ACCRA se calcula dividiendo el ingreso medio doméstico de cada ciudad por su índice ACCRA del coste de la vida (dividido por 100). Los ingresos medios domésticos corregidos por la ACCRA para estas ciudades son 68.458, 37.189, 45.943 y 44.285 dólares, respectivamente, lo que muestra lo bajos que son los ingresos reales en San Diego y Honolulu en comparación con Rochester y Dallas. American Chamber of Commerce Research Association, Council for Community and Economic Research, ACCRA Cost-of-Living Index: Historical Dataset, 1Q1990-2009, http://hdl.handle.net/1902.1/14823, Council for Community and Economic Research, Arlington, VA; Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, Data Profile for Rochester (MN), Honolulu, San Diego, and Dallas, datos generados utilizando American FactFinder.

[48] Glaeser et al., «Consumer City».

[49] Glaeser y Gottlieb, «Urban Resurgence».

[50] Ibíd.

[51] Baum-Snow, «Transportation Infrastructure».

Capítulo 6. ¿Qué tienen de estupendo los rascacielos?

[1] Todos los datos sobre el París de Haussmann han sido extraídos de David P. Jordan, *Transforming Paris.*

[2] Gén. 11: 4, Biblia del rey Jaime.

[3] John Weale, *Quarterly Papers on Architecture,* vol. 1, Londres, Iohan Weale, 1844.

[4] Goldberger, «God's Stronghold».

[5] «The Eiffel Tower», *New York Times,* 21 de abril de 1889, p. 13, ProQuest Historical Newspapers, Document ID: 106346206.

[6] Landau y Condit, *New York Skyscraper,* pp. 5-18.

[7] Goodwin, *Otis,* p. 45.

[8] Ibíd., p. 8.

[9] Taub, «Elevator Technology».

[10] Landau y Condit, *New York Skyscraper,* pp. 35-36.

[11] Goodwin, *Otis,* pp. 12-13.

[12] Ibíd., p. 17; y Landau y Condit, *New York Skyscraper,* p. 36.

[13] Landau y Condit, *New York Skyscraper,* p. 62.

[14] Turak, «Home Insurance Building».

[15] Bascomb, *Higher,* pp. 94-97.

[16] Landau y Condit, *New York Skyscraper,* pp. 268, 302, 334, y pássim.

[17] Vermiel, *The Fireproof Building.*

[18] Ibíd., p. 199.

[19] Ibíd., p. 252.

[20] Ibíd., p. 303.

[21] Ibíd., p. 361.

[22] Para ser exactos, 241 metros y 2,5 centímetros. Ibíd., p. 382.

[23] Ibíd., pp. 395-396.

[24] «Romance in Lives of City Builders: New Building Peaks Adjacent to East River Waterfront», *New York Times,* 24 de febrero de 1929.

[25] «By-the-Bye in Wall Street», *Wall Street Journal,* 5 de diciembre de 1932.

[26] Ibíd.

[27] «State Board Trying to End Cloak Strike: Employers' Committee Meets To-morrow to Consider a Joint Conference; No Settlement, They Say», *New York Times,* 17 de julio de 1910.

[28] Greenwald, «More than a Strike».

[29] Ibíd.

[30] Tarshis, «Thirty-one Commercial Buildings».

[31] Barr et al., «Bedrock Depth».

[32] Tarshis, «Thirty-one Commercial Buildings».

[33] Ibíd.

[34] «By-the-Bye in Wall Street», *Wall Street Journal,* 5 de diciembre de 1932.

[35] «E. Lefcourt Dies Suddenly at 55: Was Credited with Building More Skyscrapers Than Any Other Individual», *New York Times,* 14 de noviembre de 1932.

[36] «In and Out of the Banks», *Wall Street Journal,* 12 de septiembre de 1928.

[37] «Lefcourt Plans for 1930 Large: Propose $50,000,000 Expenditure for New Buildings: Other Projects», *Wall Street Journal,* 2 de diciembre de 1929.

[38] «A. E. Lefcourt Left $2,500, No Realty: Builder of 20 Skyscrapers Had Property Valued at $100,000,000 in 1928», *New York Times,* 15 de diciembre de 1932.

[39] Rosenthal y Strange, «Attenuation of Human Capital Spillovers».

[40] Inglis, «Some Kind of Wonderful».

[41] «Saving Fifth Avenue: Building Height Restriction to Prevent It Becoming a Canyon», *New York Times,* 20 de julio de 1913.

[42] Ibíd.

[43] New York City, «About NYC Zoning».

[44] Landau y Condit, *New York Skyscraper,* p. 395.

[45] Emporis.com, www.emporis.com/en/wm/ci/bu/?id=101028. Son, empezando por el más alto, el Empire State Building, 1931; el Bank of America Tower, 2009; el

edificio Chrysler, 1930; la torre del *New York Times,* 2007; el American International Building, 1932; el edificio Trump, 1930; el Citigroup Center, 1977; la torre Beekman, 2010; la Trump World Tower, 2001; y el edificio GE, 1933.

[46] Bascomb, *Higher,* pp. 139-153.

[47] Makielski, *Politics of Zoning.*

[48] New York City, City Planning Commission, Zoning Maps and Resolution.

[49] Ibíd.

[50] Ibíd., p. 25.

[51] Alexiou, *Jane Jacobs,* p. 91.

[52] Asbury, «Board Ends Plan».

[53] Jacobs, *Death and Life,* Random House, 1961.

[54] Jacobs, *Death and Life,* pp. 208-217.

[55] Véase, por ejemplo, Glaeser y Ward, «The Causes and Consequences of Land Use Regulation: Evidence from Greater Boston», pp. 265-278; véase también Katz y Rosen, «The Interjurisdictional Effects of Growth Controls on Housing Prices», pp. 149-160.

[56] Albert Saiz, «The Geographic Determinants of Housing Supply», pp. 1253-1296.

[57] Jacobs, *Death and Life,* Random House, 1961.

[58] Moore, *Life and Times of Charles Follen Mckim,* p. 274; véase también Ballon y McGrath, *New York's Pennsylvania Stations,* p. 54.

[59] Bennett, «City Acts to Save Historical Sites».

[60] Landmarks Preservation Committee, www.nyc.gov/html/lpc/html/about/mission.shtml; véase también «A Landmark Law», *New York Times,* 27 de abril de 1965.

[61] New York City Landmarks Preservation Commission, Midcentury Modern Midtown Office Tower Becomes a Landmark, 13 de abril de 2010, nº 10-04, www.nyc.gov/html/lpc/downloads/pdf/10_04_springs_mills.pdf.

[62] Glaeser, «Preservation Follies», p. 62. Esta cifra se ha calculado utilizando New York City Map (http://gis.nyc.gov/doitt/nycitymap/) y el *software* GIS (Geographic Information System) para determinar los distritos históricos y los límites de parques y terrenos.

[63] Pogrebin, «Upper East Side Tower».

[64] Wolfe, «(Naked) City».

[65] Gillette, «Has Tom Wolfe Blown It?».

[66] Cálculos realizados por el autor utilizando Geolytics Neighborhood Change Database 1970-2000 Tract Data Short Form Release 1.1, CD-ROM (Brunswick, NJ, Geolytics, 2002) e información sobre monumentos históricos en cada distrito de http://gis.nyc.gov/doitt/nycitymap; véase también Glaeser, «Preservation Follies».

[67] Glaeser, «Preservation Follies», p. 62.

[68] Cálculos realizados por el autor; Glaeser, «Preservation Follies», p. 62.

[69] Agencia Estadounidense del Censo, Manufacturing, Mining and Construction Statistics, Residential Building Permits, www.census.gov/const/www/permitsindex.html.

[70] Ibíd.

[71] Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002».

[72] Glaeser et al., «Why Is Manhattan So Expensive?».

[73] Ibíd.

[74] Ibíd.

[75] Jordan, *Transforming Paris,* pp. 93-96.

[76] Papayanis, *Planning Paris,* p. 14.

[77] Sutcliffe, *Paris,* pp. 19-22.

[78] Pickney, «Rebuilding of Paris», p. 45.

[79] Sutcliffe, *Paris,* pp. 66, 91.

[80] Gustave Caillebotte, *Calle de París en un día de lluvia,* 1877, óleo sobre lienzo, 212,2 × 276,2 cm, Charles H. y Mary F. S. Worcester Collection, 1964.336, Art Institute of Chicago, www.artic.edu/artaccess/AA_Impressionist/pages/IMP_4.shtml.

[81] *Paris,* p. 123.

[82] Ibíd., p. 166.

[83] «Pocos parisinos consideran que los rascacielos de La Défense o la torre de cincuenta y dos plantas de Montparnasse sean dignos de su ciudad». LaFranchi, «New Look on the Left Bank».

[84] Sutcliffe, *Paris,* p. 185.

[85] Urban Land Institute, Award Winner Project.

[86] Por ejemplo, en el sitio web inmobiliario www.frenchentree.com, descubrí un piso de 89 metros cuadrados en el sexto distrito que se vendía por más de 1.250.000 dólares.

[87] Blakely, «17 People Die Every Day Commuting to Work in Mumbai, India».

[88] American Community Survey, 2008 Data Profile for the United States, generado utilizando American FactFinder; véase también Beniwal, «Commuting Time in Mumbai».

[89] Sridhar, «Impact of Land Use Regulations».

[90] Emporis.com, www.emporis.com/en/wm/ci/bu/sk/li/?id=102037&bt=2&ht=2&sro=0.

[91] La cifra correspondiente a China procede de Shanghái. Sridhar, «Impact of Land Use Regulations».

Capítulo 7. ¿Por qué se ha extendido la dispersión humana?

[1] Agencia Estadounidense del Censo, Population Estimates, «Combined Statistical Area Population and Estimated Components of Change: April 1, 2000 to July 1, 2009», www.census.gov/popest/metro/metro.html. El crecimiento más rápido se basa en el total de población añadido, no en el crecimiento porcentual.

[2] Simon Malls, «About the Houston Galleria», www.simon.com/mall/default.aspx?ID=805.

[3] Swartz, «Born Again», p. 48.

[4] Agencia Estadounidense del Censo, Residential Construction Branch, Characteristics of New Housing, «Lot Size of New Single-Family Houses Sold (Excluding Condominiums)», www.census.gov/const/C25Ann/malotsizesold.pdf.

[5] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for the United States and the County of New York, generado utilizando American FactFinder.

[6] Lay, *Ways of the World,* p. 7.

[7] Bairoch, *Cities and Economic Development,* pp. 11-14.

[8] Lay, *Ways of the World,* p. 27.

[9] Diamond, *Guns, Germs, and Steel,* p. 248.

[10] Lay, *Ways of the World,* pp. 62, 112.

[11] Ibíd., p. 20.

[12] Ibíd., p. 128.

[13] Ibíd.

[14] Burrows y Wallace, *Gotham;* véase también «New York City Transit: History and Chronology», Metropolitan Transit Authority, www.mta.info/nyct/facts/ffhist.htm.

[15] Glaeser et al., «Why Do the Poor Live in Cities?».

[16] Gin y Sonstelie, «The Streetcar and Residential Location in Nineteenth Century Philadelphia», pp. 92-107.

[17] Burrows y Wallace, *Gotham,* pp. 420-421.

[18] Folpe, *It Happened on Washington Square,* pp. 6-7.

[19] Lay, *Ways of the World,* p. 137; Mason, *Matthew Boulton,* pp. 63-65.

[20] Fischler, *Subways of the World,* p. 10.

[21] Burrows y Wallace, *Gotham,* pp. 1053-1055; véase también Donald L. Miller, *City of the Century,* pp. 268-270.

[22] Burrows y Wallace, *Gotham,* p. 1054.

[23] Conn, *Metropolitan Philadelphia,* pp. 125, 175-176.

[24] Lay, *Ways of the World,* p. 134.

[25] «Barcelona», *Encyclopædia Britannica.*

[26] Lay, *Ways of the World,* pp. 152-153.

[27] Suits, «Demand for New Automobiles».

[28] Lay, *Ways of the World,* pp. 194, 314.

[29] Ibíd., pp. 118, 314.

[30] Steinbeck, *Grapes of Wrath.*

[31] (A fecha de 2000) Oficina General Estadounidense de Contabilidad, Report to the Chairman, Committee on Transportation and Infrastructure, House of Representatives, GAO-02-571, Status of the Interstate Highway System, *Highway Infrastructure: Interstate Physical Conditions Have Improved, but Congestion and Other Pressures Continue,* mayo de 2002, www.gao.gov/new.items/d02571.pdf, p. 8.

[32] Gilles Duranton y Matthew Turner, «Urban Growth and Transportation», 2010, http://individual.utoronto.ca/gilles/Papers/GrowthTransport.pdf.

[33] Baum-Snow, «Did Highways Cause Suburbanization?».

[34] Gans, *Levittowners.*

[35] Ibíd., p. 8.

[36] Ibíd., p. 186.

[37] Aaseng, *Business Builders,* p. 62.

[38] Ibíd.

[39] «Line Forms Early in Sale of Houses», *New York Times,* 7 de marzo de 1949, p. 21, reimpreso en Nicolaides y Wiese (eds.), *Suburb Reader.*

[40] Gans, *Levittowners,* pp. 13-14, 22.

[41] Oficina de Impresión del Gobierno Estadounidense, Servicio de Investigaciones del Congreso, A Chronology of Housing Legislation and Selected Executive Actions, 1892-2003, marzo de 2004, www.gpo.gov/fdsys/pkg/CPRT-108HPRT92629/html/CPRT-108HPRT92629.htm.

[42] Hayden, «Building the American Way», p. 276.

[43] Oficina General Estadounidense de Contabilidad, División de Recursos, Comunidad y Desarrollo Económico, Cámara de Representantes, *Community Development: The Extent of Federal Influence on «Urban Sprawl» Is Unclear,* 30 de abril de 1999, GAO/RCED-99-87 Research on «Urban Sprawl», www.gao.gov/archive/1999/rc99087.pdf.

[44] Agencia Estadounidense del Censo, U.S. Census 2000, Data Profile for the United States, Summary File 3, generado utilizando American FactFinder.

[45] Kneebone, «Job Sprawl».

[46] Glaeser y Kahn, «Sprawl», pp. 2499-2500.

[47] Según el sitio web de Honda, un Honda Accord de 2010 tiene una longitud de 4,93 metros y una anchura de 1,8 metros y ocupa un área de 9,1 metros cuadrados: http://automobiles.honda.com/accordsedan/specifications.aspx?group=dimensions.

[48] Las normas de aparcamiento de Massachusetts, por ejemplo, exigen que los espacios de aparcamiento midan por lo menos 2,74 metros por 5,48 metros, es decir, quince metros cuadrados: www.mass.gov/Cago/docs/Municipal/sb_parking.rtf.

[49] Marshall y Emblidge, *Beneath the Metropolis,* p. 181.

[50] Glaeser y Kahn, «Sprawl», pp. 2499-2500.

[51] Glaeser y Kahn, «Sprawl».

[52] European Road Federation, *European Road Statistics 2009,* tabla 6.3, «Inland Transport Modal Split by Country in EU-27», p. 43.

[53] European Automobile Manufacturing Association, *Automobile Industry Pocket Guide,* «Trends in Motorisation», p. 4, www.acea.be/images/uploads/files/20090529_motorisation.pdf.

[54] Ibíd.

[55] Agencia Europea del Medio Ambiente, *Urban Sprawl in Europe,* fig. 2, p. 12.

[56] Glaeser y Kahn, «Sprawl», pp. 2499-2500.

[57] Glaeser et al., «Why Do the Poor Live in Cities?», p. 12.

[58] La historia general de The Woodlands puede leerse en Galatas y Barlow, *The Woodlands.*

[59] The Woodlands. http://www.thewoodlands.com/masterplan.htm.

[60] The Woodlands Development Company. *The Woodlands, Texas Demographics,* 1 de enero de 2010, http://www.thewoodlandstownship-tx.gov/DocumentView.aspx?DID=667.

[61] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2006-2008 Data Profile Levittown Census Designated Place, New York, generado utilizando American FactFinder.

[62] The Woodlands, http://www.thewoodlands.com/greenspace.htm.

[63] The Woodlands Development Company, *The Woodlands, Texas Demographics,* 1 de enero de 2010, http://www.thewoodlandstownship-tx.gov/DocumentView.aspx?DID=667.

[64] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2006-2008 Data Profile for the Woodlands Census Designated Place, generado utilizando American FactFinder; véase también The Woodlands Development Company, *The Woodlands, Texas Demographics,* 1 de enero de 2010, http://www.thewoodlandstownship-tx.gov/DocumentView.aspx?DID=667.

[65] Ibíd.

[66] The Woodlands Development Company, *The Woodlands, Texas Demographics,* 1 de enero de 2010, http://www.thewoodlandstownship-tx.gov/DocumentView.aspx?DID=667.

[67] Ibíd.

[68] Kneebone, «Job Sprawl Revisited: The Changing Geography of Metropolitan Employment».

[69] Los cálculos de esta sección fueron publicados por vez primera en Glaeser, «Houston, New York Has a Problem», *City Journal;* Agencia Estadounidense del Censo, Cálculos de Población, «Combined Statistical Area Population and Estimated Components of Change: April 1, 2000 to July 1, 2009», www.census.gov/popest/metro/metro.html.

[70] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data

Profile for Wayne County, Michigan, and Harris County, Texas, generado utilizando American FactFinder.

[71] Bureau of Labor Statistics, Unemployment Rates for States, Monthly Ranking, Seasonally Adjusted, junio de 2010, www.bls.gov/web/laus/laumstrk.htm.

[72] National Climatic Data Center, «Mean Number of Days with Maximum Temperature 90 Degrees F or Higher», http://lwf.ncdc.noaa.gov/oa/climate/online/ccd/max90temp.html.

[73] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2006 Data Profile for the United States, generado utilizando American FactFinder.

[74] Cálculos realizados por el autor utilizando Ruggles et al., *Microdata Series.*

[75] Ibíd.

[76] 119.400 dólares, para ser exactos. Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2006 Data Profile for Houston-Sugar Land-Baytown, Texas, Metropolitan Statistical Area, y 2006 Data Profile for City of Houston; ambos generados utilizando American FactFinder.

[77] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2006 Data Profile for City of Houston, generado utilizando American FactFinder.

[78] National Association of Realtors, «Median Sales Price of Existing Single-Family Homes for Metropolitan Areas», www.realtor.org/wps/wcm/connect/497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a/REL10Q1T MOD=AJPERES&CACHEID=497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a.

[79] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2006 Data Profile for City of Los Angeles and City of New York, generado utilizando American FactFinder.

[80] Realtor.com, búsqueda realizada el 31 de agosto de 2010.

[81] Ibíd.

[82] Ibíd.

[83] Ibíd.

[84] Cálculos realizados por el autor, partiendo del supuesto de una tasa de interés fija del 6,75 por ciento durante 30 años.

[85] Cálculos realizados por el autor utilizando TAXSIM.

[86] Ibíd.

[87] Bureau of Labor Statistics, *Consumer Expenditure Survey, 2006,* www.bls.gov/cex; también comunicado personal, octubre de 2007.

[88] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Houston, generado utilizando American FactFinder.

[89] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for County of Queens, NY, generado utilizando American FactFinder.

[90] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for County of Richmond, NY, generado utilizando American FactFinder.

[91] De la página web oficial, www.siferry.com.

[92] Small y Verhoef, *Economics of Urban Transportation.*

[93] Índice ACCRA del coste de la vida para Houston y Queens: 88 y 149,4.

[94] Ibíd.

[95] Ibíd.

[96] Ibíd.

[97] Houston Association of Realtors, School Finder, School District Detail, Spring Branch ISD, generado en www.har.com/school/dispDistrictDetail.cfm?id=101920.

[98] Case-Shiller Home Price Indices, 21 de julio de 2010.

[99] Cálculos realizados por el autor utilizando Agencia Estadounidense del Censo, Census 2000, County and City Data Book 2000, tabla C-7, «Cities: Government Finances and Climate», www.census.gov/prod/2002pubs/00ccdb/cc00_tabC7.pdf.

[100] Cálculos realizados por el autor utilizando Agencia Estadounidense del Censo, Censo del año 2000.

[101] En Santa Clara el salario medio era del orden de 116.079 dólares, y los ingresos familiares medios eran del orden de 88.846 dólares; el salario medio estadounidense era del orden de 71.498 dólares, y los ingresos familiares medios eran del orden de 52.029 dólares. Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for County of Santa Clara, California, and for the United States, generado utilizando American FactFinder.

[102] Ibíd.

[103] Solo Honolulu era más caro. National Association of Realtors, «Median Sales Price of Existing Single-Family Homes for Metropolitan Areas», www.realtor.org/wps/wcm/connect/497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a/REL10Q1T_MOD=AJPERES&CACHEID=497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a.

[104] Agencia Estadounidense del Censo, Manufacturing, Mining and Construction Statistics, Residential Building Permits, www.census.gov/const/www/permitsindex.html.

[105] Ibíd.

[106] En la actualidad, en el condado de Santa Clara hay unas 390.000 viviendas, de manera que 200.000 más representarían un incremento de un 50 por ciento en las existencias. Los cálculos de la elasticidad de la demanda de la vivienda suelen estar en torno a –.7; véase Polinsky y Ellwood, «Empirical Reconciliation of Micro and Grouped Estimates of the Demand for Housing», lo que implica que un incremento de un 50 por ciento en la oferta de viviendas provocaría una reducción del 40 por ciento en los precios de las viviendas.

[107] Agencia Estadounidense del Censo, Manufacturing, Mining and Construction Statistics, Residential Building Permits, www.census.gov/const/www/permitsindex.html.

[108] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for City of Detroit and for the United States, generado utilizando American FactFinder.

[109] Case-Shiller Home Price Indices, 21 de julio de 2010.

[110] Ibíd.

[111] Ibíd.

[112] National Association of Realtors, «Median Sales Price of Existing Single-Family Homes for Metropolitan Areas», www.realtor.org/wps/wcm/connect/497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a/REL10Q1T_MOD=AJPERES&CACHEID=497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a.

[113] Agencia Estadounidense del Censo, Manufacturing, Mining and Construction Statistics, Residential Building Permits, www.census.gov/const/www/permitsindex.html.

[114] Glaeser et al., «Housing Supply and Housing Bubbles».

[115] Ibíd.

[116] Gyourko y Saiz, «Construction Costs».

[117] Agencia Estadounidense del Censo, State and County Quickfacts, http://quickfacts.census.gov/qfd/states; véase también Agencia Estadounidense del Censo, International Database, World Population Summary, www.census.gov/ipc/www/idb/worldpopinfo.php.

[118] Gyourko y Saiz, «Construction Costs».

[119] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2006-2007 Data Profile for the City of Houston and the City of Los Angeles, generado utilizando American Fact Finder; véase también Gyourko y Saiz, «Construction Costs».

[120] Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002»; y Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for Harris County, Texas, Westchester County, New York, and Santa Clara County, California, generado utilizando American FactFinder.

[121] Saiz, «Geographic Determinants».

[122] Glaeser et al., «Regulation and the Rise in Housing Prices».

[123] Haley, *Sam Houston.*

[124] Schadewald, «Salute to the Allen Brothers».

[125] Stern, «Boston's Big Dig Wraps Up».

[126] Agencia Estadounidense del Censo, U.S. Census 2000, Data Profile for the United States, Summary File 3, generado utilizando American FactFinder.

[127] Shilling et al., «Measuring Depreciation».

[128] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for New York County (Manhattan), generado utilizando American FactFinder.

[129] Loveless, «How Well Are American Students Learning?».

[130] Informe del equipo de asesores presidenciales sobre la Reforma Fiscal Federal.

CAPÍTULO 8. ¿HAY ALGO MÁS VERDE QUE EL ASFALTO?

[1] Thoreau, *I to Myself,* p. 52.

[2] Ibíd., p. 52.

[3] Ibíd., p. 54.

[4] Ibíd., p. 52; véase también Thoreau, *Journal,* vol. 2, p. 25.

[5] Thoreau, *Walden and Resistance.*

[6] Jacobs, *Death and Life,* Random House; véase también David Owen, *Green Metropolis.*

[7] Seuss, *Lorax.*

[8] Horacio, *Satires and Epistles,* p. 283.

[9] Por ejemplo, en Ferguson et al., *Norton Anthology of Poetry:* Wordsworth, «I Wandered Lonely as a Cloud», p. 801; Coleridge, «Frost at Midnight», pp. 810-812; Keats, «Bright Star», p. 940; Shelley, «Mont Blanc», pp. 866-870.

[10] Ruskin, *Works,* vol. 3, p. 624.

[11] Ruskin, *Genius,* 1997, p. 353.

[12] Ruskin, *Genius,* p. 353.

[13] Ibíd.

[14] Ibíd.

[15] Departamento Estadounidense de Vivienda y Desarrollo Urbano y Agencia Estadounidense del Censo, Current Housing Reports, *American Housing Survey for the United States: 2007,* H150/07, septiembre de 2008, www.census.gov/prod/2008pubs/h150-07.pdf, tabla 1A-1.

[16] Publicada con el título original de *Tomorrow: A Peaceful Path to Real Reform.*

[17] Cálculo realizado utilizando Journey Planner en www.tfl.gov.uk/tube.

[18] Rybczynski, *Clearing in the Distance.*

[19] Se trata del Empire State (1931), el edificio Chrysler (1930), el edificio American International (1932), el edificio Trump (1930) y el edificio GE (1933). Emporis.com, www.emporis.com/en/wm/ci/bu/?id=101028.

[20] El edificio más alto de Europa, de unos 259 metros de altura, es la torre Commerzbank, en Fráncfort, Alemania. Emporis.com, www.emporis.com/en/bu/sk/st/tp/ct/?id=100001.

[21] La torre Chase de Chicago, de 259 metros de altura, fue construida en 1969. Emporis.com, www.emporis.com/en/bu/sk/st/tp/wo.

[22] Archer y Rahmstorf, *Climate Crisis,* pp. 3, 41.

[23] Glaeser y Kahn, «The Greenness of Cities». Una versión anterior de este análisis figura en Glaeser, «Green Cities, Brown Suburbs».

[24] U.S. Energy Information Administration, International Energy Annual 2006, H. lco2 World Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980-2006, www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tablehlco2.xls.

[25] Glaeser y Kahn, «The Greenness of Cities».

[26] Ibíd.

[27] Ibíd.

[28] Ibíd.

[29] Ibíd.

[30] Datos sobre el uso de los transportes públicos y automóviles particulares extraídos de MTA, «The MTA Network», www.mta.info/mta/network.htm; información sobre el consumo de combustible extraída de Kennedy, «New York's Bus Cleanup»; datos del consumo de electricidad extraídos de Metropolitan Transit Authority, *Greening Mass Transit.*

[31] Glaeser y Kahn, «The Greenness of Cities».

[32] En 2008, el 5 por ciento de los estadounidenses utilizaron el transporte público para acudir al trabajo, y el 75,5 por ciento utilizaron el coche. En ese mismo año, el 23,3 por ciento de los neoyorquinos acudieron al trabajo en coche, mientras que el 54,8 por ciento utilizó el transporte público. Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of New York and the United States, generado utilizando American FactFinder.

[33] Glaeser y Kahn, «The Greenness of Cities».

[34] Ibíd.

[35] Ibíd.

[36] Ibíd.

[37] La Agencia del Censo nos proporciona un buen retrato-robot del consumo de electricidad. Pregunta al 5 por ciento de la población estadounidense cuánto gasta en electricidad doméstica. Utilizando los datos de precios que proporciona el Departamento de Energía para cada estado, convertimos ese gasto en consumo de electricidad. Haciendo un poco de estadística, podemos emplear esos datos para calcular cuánta electricidad consume una familia media en distintas partes del país. Puesto que a menudo la gente que vive en pisos no paga directamente la electricidad que consume, tenemos que utilizar la Encuesta de Consumo de Energía Residencial del gobierno para hacer un cálculo aproximado. Para averiguar el total de emisiones de carbono procedentes del uso de la electricidad, tenemos que multiplicar el consumo medio de electricidad en una ciudad por las emisiones de carbono asociadas al suministro eléctrico en la región. Glaeser y Kahn, «The Greenness of Cities».

[38] Ibíd.

[39] Ibíd.

[40] Department of Energy, U.S. Energy Information Administration, Residential Energy Consumption Survey (RECS), 2005 Consumption & Expenditures Tables, Tabla US8. Average Consumption by Fuels Used, 2005, http://www.eia.doe.gov/emeu/recs/2005/c&e/summary/pdf/tableus8.pdf.

[41] Ibíd.

[42] Glaeser y Kahn, «The Greenness of Cities».

[43] Ibíd.

[44] Department of Energy, U.S. Energy Information Administration, Office of

Integrated Analysis and Forecasting, «Emissions of Greenhouse Gases in the United States 2008», diciembre de 2009, tabla 7, U.S. Carbon Dioxide Emissions from Residential Sector Energy Consumption, 1990-2008, www.eia.doe.gov/oiaf/1605/ggrpt/pdf/0573(2008).pdf.

[45] Glaeser y Kahn, «The Greenness of Cities».

[46] Ibíd.

[47] Ibíd.

[48] Ibíd.

[49] Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002»; y Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for Marin and Santa Clara Counties, California, generado utilizando American FactFinder.

[50] Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002»; y Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for Montgomery County, Maryland, generado utilizando American FactFinder.

[51] Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002»; y Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for Cook County, Illinois, generado utilizando American FactFinder.

[52] Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002»; y Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for New York County, generado utilizando American FactFinder.

[53] Haines, «Historical, Demographic, Economic, and Social Data: The United States, 1790-2002».

[54] Ibíd.; véase también Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for Santa Clara County, California, generado utilizando American FactFinder.

[55] National Association of Realtors, «Median Sales Price of Existing Single-Family Homes for Metropolitan Areas», 2nd Quarter 2010, www.realtor.org/wps/wcm/connect/497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a/REL10Q1T_MOD=AJPERES&CACHEID=497de980426de7ccb96eff03cc9fa30a.

[56] Ibíd.

[57] Marin County Development and Zoning Code, www.marin.ca.gov/depts/CD/main/comdev/CURRENT/devCode.cfm.

[58] California, Government of, Association of Bay Area Governments, San Francisco Bay Area Housing Needs Plan 2007-2014, p. 3. Según la Greenbelt Alliance, 400.000 de estas hectáreas están protegidas. Acerca de Greenbelt Alliance: www.greenbelt.org/downloads/resources/factsheets/AboutGA_08.pdf.

[59] *California Water Plan Update 2005,* vol. 2, cap. 22, p. 1.

[60] Ibíd., vol. 2, cap. 3, p. 1.

[61] California, Government of, California Environmental Quality Act (CEQA), Statute and Guidelines 2009.

[62] *Friends of Mammoth v. Board of Supervisors.*

[63] Cálculos realizados por el autor utilizando las bases de datos de www.ceqanet.ca.gov, los documentos de la cámara de compensación de California para la Ley de Calidad Medioambiental de California (CEQA), y www.epa.gov/oecaerth/nepa/eisdata.html, la declaración de impacto de la base de datos de la Agencia de Protección del Medioambiente.

[64] Hoksen, *Ken,* pp. 90, 240, 288-302, 317; Fiona Hamilton, «Boris Makes an Early Start».

[65] Ben Webster, «Congestion Charge Will Rise to £25»; príncipe de Gales, «Speech… Bali to Poznan».

[66] www.princeofwales.gov.uk/personalprofiles/theprinceofwales/biography.

[67] Hoksen, *Ken,* p. 1.

[68] Dimbleby, *Prince of Wales,* pp. 25, 79, 89, 103-104.

[69] Hoksen, *Ken,* pp. 5-7.

[70] Foggo, «Ken, the Animal Tester of X Block».

[71] Hoksen, *Ken,* pp. 38-80.

[72] Dimbleby, *Prince of Wales,* pp. 159, 214, 217.

[73] Ibíd., pp. 284-285, 288-290.

[74] Carvel, *Citizen Ken,* p. 18.

[75] Willis, «Royal Wedding»; véase también Hoksen, *Ken,* p. 99.

[76] Rowbotham, «London's "Red Ken" Arrives».

[77] Hoksen, *Ken,* p. 408; véase también Sudjic, «Thoroughly Modernising Mayor».

[78] Dimbleby, *Prince of Wales,* p. 312.

[79] Ibíd., p. 439. Explicación sobre el ducado de Cornualles en www.duchyofcornwall.org/naturalenvironment.htm, datos provenientes del sitio web del príncipe de Gales.

[80] Dimbleby, *Prince of Wales,* pp. 314-317.

[81] Príncipe de Gales, Speech… Royal Institute of British Architects.

[82] Ibíd.

[83] Ibíd.

[84] Ibíd.

[85] «Victoriana vs. Mies in London», *New York Times,* 3 de mayo de 1984, p. C18.

[86] Worsley, «A Model Village Grows Up Gracefully».

[87] Watson et al., *Learning from Poundbury,* p. 8.

[88] Charter of the New Urbanism, www.cnu.org/charter.

[89] Compárese el sitio web de Poundbury, www.duchyofcornwall.org/designanddevelopment_poundbury_livinginpoundbury.htm y la nota que dice: «El objetivo es que sea una urbanización sostenible» y que está

«diseñada para mantener la calidad del medio ambiente» así como sus fotografías de espacios verdes, con el sitio web de Celebration, Florida, www.celebration.fl.us/towninfo.html, que insiste en su «fuerte identidad» e incluye fotografías de personas jugando.

[90] Agencia Estadounidense del Censo, Census 2000, P30, Means of Transportation to Work for Workers 16 Years and Over, Summary File 3, generado utilizando American FactFinder.

[91] Watson, *Learning from Poundbury,* p. 37.

[92] Ibíd.

[93] Agencia Estadounidense del Censo, Census 2000, H30, Units in Structure, Summary File 3, generado utilizando American FactFinder.

[94] Watson, *Learning from Poundbury,* p. 19.

[95] Leape, «London Congestion Charge».

[96] Por ejemplo, Vickrey, «Congestion Theory», p. 251; Vickrey, «Pricing of Urban Street Use»; Vickrey, «Pricing in Urban and Suburban Transport»; véase también Walters, «Private and Social Cost of Highway Congestion».

[97] Behar, «Livingstone Wins Fight».

[98] Giles, «A Logical Effort to Ease the London Gridlock»; ver también: «Traffic Decongestant», *Economist,* 15 de febrero de 2003.

[99] Lewis Smith, «Traffic Still Light».

[100] Leape, «London Congestion Charge».

[101] Lillyman et al., *Critical Architecture,* p. 143.

[102] «London Leaders Lauded», www.edie.net/news/news_story.asp?id=10857.

[103] Philip Webster, «Miliband Attacks Prince for Flying».

[104] Plan para Londres, «Housing for a Compact City».

[105] Príncipe de Gales, Speech…«Tall Buildings».

[106] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for the United States, generado utilizando American FactFinder.

[107] En 2006, las emisiones per cápita en Estados Unidos fueron del orden de 19,78 toneladas. En Francia fueron del orden de 6,60 toneladas; en China, 4,58 toneladas, y en la India, 1,16 toneladas. En 2006 las emisiones totales fueron del orden de 29.195 millones de toneladas. Si restamos las emisiones chinas de 2006 de este total (1.314 millones de personas por 4,58 toneladas per cápita, lo que da un total de 6.018 millones de toneladas) así como las de la India (1.112 millones de personas por 1,16 toneladas per cápita, lo que da un total de 1.293 millones de toneladas), y a continuación añadimos las emisiones totales de China como si estas se encontraran al nivel per cápita de Estados Unidos (1.314 millones de personas por 19,78 toneladas, lo que da un total de 25.998 millones de toneladas) así como las de la India (1.112 millones de personas por 19,78 toneladas per cápita, lo que da un total de 21.988 millones de toneladas), el nuevo total mundial sería del orden de 69.870 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 139 por ciento.

[108] U.S. Energy Information Administration, International Energy Annual 2006, tabla H.1cco2, «World Per Capita Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980-2006», www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tableh1cco2.xls.

[109] Ibíd.

[110] Ibíd.

[111] Ibíd.

[112] Ibíd.

[113] En 2006 las emisiones totales fueron del orden de 29.000 millones de toneladas. Si restamos las emisiones chinas de 2006 de este total (1.314 millones de personas por 4,58 toneladas per cápita, lo que da un total de 6.018 millones de toneladas) y a continuación le añadimos las emisiones totales de China como si estas se encontraran al nivel per cápita de Estados Unidos (1.314 millones de personas por 19,78 toneladas, lo que da un total de 25.998 millones de toneladas), el nuevo total mundial sería del orden de 48.980 millones de toneladas, un incremento del 69 por ciento. U.S. Energy Information Administration, International Energy Annual 2006, tabla H.1cco2, «World Per Capita Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980-2006», www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tableh1cco2.xls.

[114] Si en lugar de eso utilizáramos la cifra per cápita francesa (6,60 toneladas), las emisiones de China serían del orden de 8.668 millones de toneladas (1.314 millones de personas por 6,60 toneladas per cápita) y las de la India serían del orden de 7.334 millones de toneladas (1.112 millones de personas por 6,60 toneladas per cápita), lo que daría un total mundial revisado de 37.887 millones de toneladas, o, lo que es lo mismo, un aumento de alrededor del 30 por ciento. U.S. Energy Information Administration, International Energy Annual 2006, tabla H.1cco2, «World Per Capita Carbon Dioxide Emissions from the Consumption and Flaring of Fossil Fuels, 1980-2006», www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/tableh1cco2.xls.

[115] Zheng et al., «The Greenness of China».

[116] Glaeser y Kahn, «The Greenness of Cities»; véase también Zheng et al., «The Greenness of China».

[117] Bombay, *Mumbai Human Development Report 2009,* p. 238; véase también American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of New York, generado utilizando American FactFinder.

[118] Calcuta: «Seoul 6th Most Densely Populated City», *Korea Times,* 26 de diciembre de 2007. Bangalore: Annemarie Schneider y Curtis E. Woodcock, «Compact, Dispersed, Fragmented, Extensive? A Comparison of Urban Growth in Twenty-five Global Cities Using Remotely Sensed Data, Pattern Metrics, and Census Information», *Urban Studies* 45 (marzo de 2008), pp. 659-692, doi:10.1177/0042098007087340.

[119] «Around China», *China Daily,* www.chinadaily.com.cn, 29 de abril de 2010.

[120] En 2008 la población de Los Ángeles era de 3.803.383 personas en un área terrestre de 1.214 kilómetros cuadrados, lo que da una densidad de 21.003 personas

por kilómetro cuadrado. American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of New York and the City of Los Angeles, generado utilizando American FactFinder.

[121] «Chinese Agency Highlights Problems of Rising Car Ownership», BBC Worldwide Monitoring, Asia Pacific, 19 de julio de 2010.

[122] Timmons, «A Tiny Car».

Capítulo 9. ¿Cómo prosperan las ciudades?

[1] Tolstói, *Anna Karenina,* p. 3.

[2] «Tokyo», *Encyclopædia Britannica.*

[3] «Japan», *Encyclopædia Britannica.*

[4] Ades y Glaeser, «Trade and Circuses».

[5] Ibíd.

[6] Ibíd.

[7] Ibíd.

[8] Seidensticker, *Low City, High City,* p. 13.

[9] Ibíd., pp. 26-28.

[10] Ibíd., p. 26.

[11] Ibíd., pp. 28-29.

[12] Maddison, «Statistics on World Population».

[13] La cifra correspondiente para Francia era 6 años, para los Países Bajos era 5,42, y para España 3,4. Barro y Lee, «Educational Attainment».

[14] Chalmers Johnson, *MITI and the Japanese Miracle.*

[15] Beason y Weinstein, «Growth, Economies of Scale».

[16] Boulger, *Life of Sir Stamford Raffles;* véase también Wurtzburg, *Raffles of the Eastern Isles,* p. 16.

[17] Raffles, *History of Java;* véase también Wurtzburg, *Raffles of the Eastern Isles,* pp. 113-114, 197-198, 569-571.

[18] Wurtzburg, *Raffles of the Eastern Isles,* pp. 256-270, 643-644, 648; véase también «Singapore», *Encyclopædia Britannica.*

[19] Ebrey et al., *East Asia,* p. 308.

[20] Yew, *Singapore Story.*

[21] Ibíd.; datos de población de 1965 extraídos de Maddison, «Statistics on World Population».

[22] Maddison, «Statistics on World Population».

[23] Cálculos realizados por el autor utilizando Maddison, «Statistics on World Population».

[24] Yew, *From Third World to First,* p. 120.

[25] Maddison, «Statistics on World Population».

[26] «The Dragon's Gambling Den», *Economist,* 10 de julio de 2010.

[27] Barro y Lee, «Educational Attainment».

[28] Boston College, «Highlights of Results from TIMSS».

[29] Frankel, «The Natural Resource Curse: A Survey».

[30] Yew, *From Third World to First,* pp. 182-198.

[31] United Nations Industrial Development Organization, Industrial Development Report 2009, p. 69; véase también World Bank, *Connecting to Compete,* p. 26.

[32] «Singapore's Deep Tunnel Sewerage System Wins Global Water Awards 2009», *Marketwire,* 28 de abril de 2009.

[33] Goh, «Congestion Management».

[34] Payscale.com, www.payscale.com/research/SG/Country=Singapore/Commute_Time.

[35] Emporis.com: rascacielos de Singapur: www.emporis.com/en/wm/ci/bu/sk/li/?id=100422&bt=5&ht=2&sro=0; rascacielos de Londres: www.emporis.com/en/wm/ci/bu/sk/li/?id=100637&bt=5&ht=2&sro=0; y rascacielos de París: www.emporis.com/en/wm/ci/bu/sk/li/?id=100603&bt=5&ht=2&sro=0.

[36] Maddison, «Statistics on World Population».

[37] Ibíd.

[38] Botsuana, «Stats Update Dec. 2009».

[39] «Khama, Sir Seretse», *Encyclopædia Britannica.*

[40] Barro y Lee, «Educational Attainment».

[41] En Botsuana realizan los censos en años terminados en 1, de ahí 1971-2001. Botsuana, tabla 1.6, «Distribution of Population in Urban Settlements».

[42] Botsuana, «MASA: Anti-Retroviral Therapy».

[43] Dorrington et al., Demographic Impact of HIV/AIDS.

[44] El año 2000 fue el último para el que se dispone de datos del censo exhaustivos para 256 áreas metropolitanas. Si se hace la regresión de la proporción de adultos que tenía un título universitario en 2000 sobre la proporción de adultos que tenía un título universitario en 1940, el r-cuadrado es del 53 por ciento y el coeficiente es superior a 3. Glaeser et al., «Inequality in Cities».

[45] Cálculos realizados por el autor utilizando datos procedentes de la Agencia Estadounidense del Censo, censos de 1940 y de 2000.

[46] Cálculos realizados por el autor utilizando datos procedentes de la Agencia Estadounidense del Censo, censos de 1940 y de 2000.

[47] Vaughan, *Puritan Tradition,* p. 26

[48] Ibíd., p. 27; Boston Latin School, «History (375 Years), Celebrating a Public Treasure», www.bls.org/podium/default.aspx?t=113646.

[49] Morison, *Three Centuries of Harvard;* véase también Quincy, *History of*

Harvard.

[50] Morison, *Three Centuries of Harvard,* p. 9.

[51] McCullough, *Reformation,* p. 520.

[52] Rutman, «Governor Winthrop's Garden Crop».

[53] Ibíd., pp. 131-132.

[54] Ibíd.

[55] «Lowell, Francis Cabot», *Encyclopædia Britannica.*

[56] Tufts: «The Founding of Tufts University», www.tufts.edu/home/get_to_know_tufts/history; Boston College: «History: From the South End to Chestnut Hill», www.bc.edu/about/history.html, 5 de febrero de 2010; Boston University: «Timeline», www.bu.edu/timeline; véase también Wellesley: «College History»,web.wellesley.edu/web/AboutWellesley/CollegeHistory.

[57] «Raytheon: A History of Global Technology Leadership», www.raytheon.com/ourcompany/history.

[58] En el sitio web de Raytheon hay un mapa de Google que confirma su ubicación junto al embalse que está junto a la Ruta 128. La dirección es: Raytheon Company, 870 Winter Street, Waltham, MA 02451-1449.

[59] Dorfman, «High Technology Economy».

[60] Wang: «An American Tragedy», *Economist,* 22 de agosto de 1992, pp. 56-58. DEC: Edgar H. Schein, *DEC Is Dead, Long Live DEC: The Lasting Legacy of Digital Equipment Corporation* (San Francisco, Berrett-Koehler, 2003), p. 152.

[61] Saxenian, *Regional Advantage.*

[62] Adams, *Boston Money Tree.*

[63] Markham, *Financial History of the United States,* p. 324.

[64] Arthur D. Little, «About Us/History», www.adl.com/9.html.

[65] Biografía de Treynor: Treynor, *Treynor,* xviii. Biografía de Black: *New York Times,* 31 de agosto de 1995; véase también Henriques, «Fischer Black». BCG: Boston Consulting Group, «BCG History: 1963», www.bcg.com/about_bcg/history/History_1963.aspx. Bain: Bain and Company, «History Based on Results», www.joinbain.com/this-is-bain/measurable-results/history-based-on-results.asp.

[66] Treffinger, «Alchemy Will Turn a Candy Factory into Biotech Offices».

[67] Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».

[68] U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, «Personal Income for Metropolitan Areas, 2009», lunes, 9 de agosto de 2010. http://www.bea.gov/newreleases/regional/mpi/2010/pdf/mpi0810.pdf.

[69] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for the Minneapolis-St. Paul-Bloomington, MN-WI Metropolitan Statistical Area, generado utilizando American FactFinder.

[70] «Medtronic Annual Revenue Up 8 Percent to $14.6 Billion», 19 de mayo de 2009, wwwp.medtronic.com/Newsroom/NewsReleaseDetails.do?

itemId=1242677732763&lang=en_US; expansión: www.medtronic.com/about-medtronic/locations/index.htm; número de empleados: www.medtronic.com/about-medtronic/diversity/index.htm; historia: «Our Story: The Garage Years», www.medtronic.com/about-medtronic/our-story/index.htm.

[71] Medtronic, «Our Story: The Pacemaker Years», www.medtronic.com/about-medtronic/our-story/our-first-pacemakers/index.htm.

[72] Wakin, «Hit, Strummed or Plucked».

[73] Me refiero sobre todo a Francesco Brioschi, secretario del ministro de Educación y fundador del Politécnico, y a Gabrio Casati, ministro de Educación, fundador de la Accademia de Milán, que más tarde se incorporó a la Universidad de Milán y fue el artífice de la promulgación de la Ley Casati, que organizó la enseñanza en la Italia posterior a la unificación. Consúltese *The Men of the Time: or Sketches of Living Notables,* 1852, p. 161.

[74] Polese, «In Search of a New Industry».

[75] Ibíd.

[76] Foot, *Milan Since the Miracle,* p. 118.

[77] Nelson, *Building a New Europe,* pp. 161-162.

[78] Ibíd., pp. 58-59; Foot, *Milan Since the Miracle,* p. 113.

[79] «Milan», *Encyclopædia Britannica.*

[80] Istat, Demografía en cifras.

[81] En este caso, cuando hablo de productividad me refiero al valor medio añadido per cápita. Cálculos realizados por el autor utilizando Istat, Regional Accounts and National Economic Accounts.

[82] Cálculos realizados por el autor utilizando Istat, Regional Accounts.

[83] Galloni, «Miuccia and Me»; «Learning from Prada», *RFID Journal,* 24 de junio de 2002, www.rfidjournal.com/article/view/272/1; y para Pocone, «Prada, Miuccia», *Britannica Book of the Year, 2003, Encyclopædia Britannica.*

[84] Spindler, «Gianni Versace».

[85] Canada: Statistics Canada, Population 15 Years and Over; véase también Canada: Statistics Canada, Greater Vancouver.

[86] Por ejemplo, Mercer's Quality of Living Worldwide City Rankings, www.mercer.com/qualityoflivingpr#City_Ranking_Tables, o Economist Intelligence Unit, Global Liveability Report, www.eiu.com/site_info.asp?info_name=The_Global_Liveability_Report_Press_Release&rf=0; y Canadá: Statistics Canada, Greater Vancouver.

[87] La temperatura aproximada de Vancouver la hemos extraído de un sitio web turístico: http://vancouver.ca/aboutvan.htm; la temperatura de las ciudades norteamericanas de la Agencia Estadounidense del Censo, County and City Data Book 2000, tabla C-7, «Cities: Government Finances and Climate», www.census.gov/prod/2002pubs/00ccdb/cc00_tabC7.pdf.

[88] Morley, *Vancouver,* pp. 33-34, 58-61, 79, 84-89, 145, 222.

[89] Vancouver Public Library, «City of Vancouver Population».

[90] «A Tribute to Arthur Erickson», *AI Architect,* http://info.aia.org/aiarchitect/thisweek09/0612/0612n_arthur.cfm; «Arthur Erickson, Lauded Canadian Architect, Dies», *Architectural Record,* 197, nº 7, p. 24; «Massey, Raymond», *Encyclopædia Britannica;* «Massey, Vincent», *Encyclopædia Britannica;* «MacMillan Bloedel Building», www.arthurerickson.com/txt_macm.html; véase también UBC Robson Square, «About Us: History», www.robsonsquare.ubc.ca/about/history.html.

[91] Martin, «Greatest Architect».

[92] Emporis.com, «James KM Cheng Architects Inc»., www.emporis.com/application/?nav=company&lng=3&id=101306.

[93] Emporis.com, «Buildings of Vancouver», www.emporis.com/en/wm/ci/bu/?id=100997.

[94] Canadá, Statistics Canada, Greater Vancouver.

[95] Canadá, Statistics Canada, Population by Selected Ethnic Origins.

[96] Cálculos realizados por el autor utilizando Canadá, Statistics Canada, Immigrant Status and Period of Immigration; y Canadá, Statistics Canada, Educational Portrait of Canada.

[97] Galarneau y Morissette, «Immigrants' Education».

[98] Canadá, Statistics Canada, Educational Portrait of Canada.

[99] Canadá, Statistics Canada, Components of Population Growth.

[100] Becklumb, «Canada's Immigration Program».

[101] Canadá, Statistics Canada, Population by Selected Ethnic Origins.

[102] La página web www.explorechicago.org/city/en/things_see_do/attractions/tourism/former_home_of_n confirma la antigua dirección de Alí, 4944 S. Woodlawn Ave., Chicago, IL 60615, adonde se mudó para estar más cerca de su mentor de la Nación del Islam, Elijah Muhammad.

[103] Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».

[104] Miranda, «Post-machine Regimes».

[105] Gibson, «Population of the 100 Largest Cities»; véase también Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of Chicago, generado utilizando American FactFinder.

[106] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for the City of Chicago, generado utilizando American FactFinder.

[107] Esta expresión está extraída de una conversación que el autor mantuvo con el señor Griffin.

[108] Agencia Estadounidense del Censo, Manufacturing, Mining and Construction Statistics, Residential Building Permits, www.census.gov/const/www/permitsindex.html.

[109] Ibíd.

[110] Ibíd.

[111] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for the Cities of Chicago, New York, and Boston, generado utilizando American FactFinder.

[112] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for the Cities of Chicago and Boston, generado utilizando American FactFinder.

[113] National Association of Realtors, Median Sales Price of Existing Condo-Coops Homes for Metropolitan Areas for Second Quarter 2010, www.realtor.org/research/research/metroprice.

[114] Realtor.com, consulta realizada el 1 de septiembre de 2010.

[115] Cálculos realizados por Joseph Gyourko utilizando REIS (datos del mercado de inmuebles de oficina).

[116] Cálculos realizados por Joseph Gyourko utilizando REIS (datos del mercado de inmuebles de oficina).

[117] Agencia Estadounidense del Censo, Population Estimates, «Combined Statistical Area Population and Estimated Components of Change: April 1, 2000, to July 1, 2009», www.census.gov/popest/metro/metro.html.

[118] Cálculos realizados por Joseph Gyourko utilizando REIS (datos del mercado de inmuebles de oficina).

[119] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for the Cities of Atlanta, Boston, and Minneapolis, generado utilizando American FactFinder.

[120] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for Fulton County, Georgia; Westchester County, New York; Fairfield County, Connecticut; Santa Clara County, California; and Middlesex County, Massachusetts; generado utilizando American FactFinder.

[121] *A Thousand Wheels Are Set in Motion: The Building of Georgia Tech at the Turn of the Century: 1888-1908,* «The Hopkins Administration, 1888-1895», www.library.gatech.edu/gtbuildings/hopkins.htm.

[122] Kiss y Schuster, «Hope Scholarships».

[123] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2008 Data Profile for Fulton County, Georgia, and the United States; véase también U.S. Census 2000, Data for Fulton County, Georgia, and the United States; ambos generados utilizando American FactFinder.

[124] «Dubayy», *Encyclopædia Britannica.*

[125] «Sailing into a New Luxury at Famous Dubai Hotel», *Toronto Star,* 11 de septiembre de 2004, sección Viajes.

[126] Davis, «Dubai Hits the Heights».

[127] El sitio web oficial dice que es uno de los más grandes del mundo, no el más grande: www.thedubaimall.com/en/section/faq; dimensiones: www.thedubaimall.com/en/news/media-centre/news-section/the-dubai-mall-opens-

largest.html.

[128] «Richard Spencer in Dubai: Developer to Resume Work on Dubai's Troubled World», *London Daily Telegraph,* 18 de diciembre de 2009, sección Ciudad.

[129] En la actualidad Dubailand sigue sin completar. Kolesnikov-Jessop, «Theme Park Developers».

[130] «Dredging the Debt: Dubai's Debt Mountain», *Economist,* 31 de octubre de 2009.

Conclusión. Mundo plano, ciudad alta

[1] Rousseau, *Émile,* p. 52.

[2] «Cézanne, Paul», *Encyclopædia Britannica;* «Dan Aykroyd», Blues Brothers Central, www.bluesbrotherscentral.com/profiles/dan-aykroyd.

[3] Agencia Estadounidense del Censo, *1990 Census of Population and Housing,* «1990 Population and Housing Unit Counts: United States», (CPH-2), p. 5, www.census.gov/population/www/censusdata/files/table-4.pdf.

[4] «Know-Nothing Party», *Encyclopædia Britannica.*

[5] Jackson, *Ku Klux Klan.*

[6] Agencia Estadounidense del Censo, Census in Schools, Educational Attainment, www.census.gov/schools/census_for_teens/educational_attainment.html.

[7] Ibíd. Gran parte de la literatura económica sobre los réditos de la educación se ha centrado en intentar corregir en función de factores inobservables que aumentan los ingresos de las personas cualificadas comparando exclusivamente a gemelos idénticos; véase, por ejemplo, Ashenfelter y Krueger, «Estimates of the Economic Return to Schooling».

[8] Glaeser y Gottlieb, «Place-Making Policies».

[9] Barro y Lee, «Educational Attainment»; véase también Maddison, «Statistics on World Population».

[10] Padover, *Thomas Jefferson on Democracy.*

[11] Glaeser et al., «Why Does Democracy Need Education?».

[12] Ibíd.

[13] Milligan et al., «Does Education Improve Citizenship?».

[14] Kane et al., *Informing the Debate;* véase también Hoxby y Murarka, «Charter Schools».

[15] Kane y Staiger, «Estimating Teacher Impacts on Student Achievement: An Experimental Evaluation».

[16] Gibson, «Population of the 100 Largest Cities».

[17] Las mejoras resultantes de abandonar la ciudad equivalían aproximadamente a

un 37 por ciento de la distancia en las puntuaciones académicas entre blancos y afroamericanos. Sacerdote, «When the Saints Come Marching In».

[18] Heath, «Katrina Claims Stagger Corps».

[19] Agencia Estadounidense del Censo, American Community Survey, 2006 Data Profile for the City of New Orleans and the New Orleans MSA, generado utilizando American FactFinder.

[20] Un artículo reciente estima la cifra invertida en 142.000 millones de dólares en fondos federales. Sasser, «Katrina Anniversary».

[21] Kahneman et al., «Experimental tests of the endowment effect and the Coase theorem», pp. 1325-1348.

[22] Gilbert, *Stumbling on Happiness.*

[23] Dennis, «Gas Prices, Global Warming».

[24] Agencia Estadounidense del Censo, Current Population Survey, Housing Vacancies and Homeownership Annual Statistics: 2009, tabla 1A, «Rental Vacancy Rates, Homeowner Vacancy Rates, Gross Vacancy Rates, and Homeownership Rates for Old and New Construction», www.census.gov/hhes/www/housing/hvs/annual09/ann09ind.html.

[25] Poterba y Sinai, «Tax Expenditures for Owner-Occupied Housing».

[26] Agencia Estadounidense del Censo, Data Profile for the United States, Census 2000 Summary File 3, generado utilizando American FactFinder.

[27] www.recovery.gov/?q=content/rebuilding-infrastructure.

[28] Los estados menos densos son Alaska, Wyoming, Montana, Dakota del Norte y Dakota del Sur. U.S. Government, State/Territory Totals by Award Type, www.recovery.gov/Transparency/RecipientReportedData/Pages/RecipientAwardSumm Datos de población de Agencia Estadounidense del Censo, United States: States, Geographical Comparison Tables, GCT-T1-R, cálculos de población aproximados correspondientes a 2009 generados utilizando American FactFinder.

[29] Agencia Estadounidense del Censo, United States: States Geographical Comparison Tables, GCT-T1-R, cálculos de población aproximados generados utilizando American FactFinder.

[30] Bureau of Labor Statistics, *Regional and State Employment and Unemployment: December 2009,* www.bls.gov/news.release/archives/laus_01222010.htm.

[31] Glaeser y Gottlieb, «Place-Making Policies».

[32] White House Office of Management and Budget, Program Assessment: Highway Infrastructure, www.whitehouse.gov/omb/expectmore/summary/10000412.2007.html.

[33] Parry et al., «Automobile Externalities and Policies».

[34] Pinker, *How the Mind Works,* p. 192.

NOTAS EXPLICATIVAS

(1) Un acre equivale a 4.047 m^2 o 0,004047 km^2. *[N. del T.]*

(2) *White elephant:* expresión utilizada para referirse a algo que cuesta mucho dinero mantener y carente de toda utilidad. *[N. del T.]*

(3) *Charter schools*: escuelas primarias o secundarias estadounidenses semiautónomas que reciben financiación pública (y que también pueden recibir donativos privados), pero que mantienen un cierto grado de independencia en términos de fijación de planes de estudio y filosofía educativa. A cambio deben obtener determinados resultados establecidos en el *charter* (estatutos) de cada escuela. *[N. del T.]*

(4) Maquinaria política del Partido Demócrata que entre 1790 y 1960 desempeñó un importante papel en el control de la vida política neoyorquina y la asistencia a los inmigrantes, fundamentalmente irlandeses, y que actuó como lo que hoy se conoce como una red de tráfico de influencias o de clientelismo político. Antes del New Deal los servicios extralegales ofrecidos por Tammany y otras organizaciones políticas proporcionaron un sistema rudimentario de seguridad social a inmigrantes que vivían en una pobreza extrema. Tammany les procuraba asistencia básica (alimentos, carbón, préstamos, trabajo) y actuaba como intermediario ante un gobierno que les era extraño. *[N. del T.]*

(5) El Grand Army of the Republic era una organización fraternal compuesta por veteranos del Ejército de la Unión que habían servido durante la Guerra de Secesión. Fundada en 1866, fue disuelta en 1956, al fallecer su último miembro. Estuvo entre los primeros *lobbies* de la política estadounidense. Apoyó el derecho al voto para los veteranos negros, solicitó al Congreso estadounidense que estableciera pensiones para veteranos, y apoyaba a los candidatos políticos republicanos. *[N. del T.]*

(6) La American Association of Retired Persons es una organización estadounidense sin ánimo de lucro que atiende a las necesidades e intereses de la gente de cincuenta años o más. Su revista bimestral, *AARP The Magazine*, tiene la mayor circulación de todas las publicaciones periódicas de Estados Unidos, y cuenta con más de treinta y cinco millones de suscriptores. *[N. del T.]*

(7) Sistema electrónico de cobro de peaje que permite pagar mediante un dispositivo instalado en el vehículo, eliminando así la necesidad de detenerse en el punto de control. *[N. del T.]*

(8) Apodo de una sección de Broadway que se encuentra en Midtown, Manhattan,

concretamente el sector que abarca el Theatre District, entre las Calles 42 y 53, y que incluye Times Square. *[N. del T.]*

(9) Los *barmen* o *bartenders* de toda la vida están en proceso de cambiar de título, y ahora son muchos los que se hacen llamar *mixologists,* es decir, especialistas en mezclas. Sin embargo, no todo *barman* puede llegar a mixólogo. El mixólogo se ocupa exclusivamente de preparar bebidas, sin tener que preocuparse por las otras nueve condiciones contempladas en el decálogo de un *bartender* profesional. *[N. del T.]*

(10) Siglas de «not in my backyard», que significa literalmente «no en mi jardín trasero». *[N. del T.]*

(11) Ley aprobada en junio de 1944 por el gobierno estadounidense con el fin de proporcionar a los soldados desmovilizados acceso a la financiación de estudios técnicos o universitarios, y que también daba facilidades para obtener préstamos para adquirir viviendas o montar un negocio por cuenta propia. *[N. del T.]*

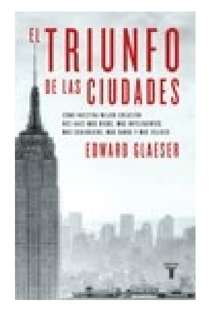
(12) Agencia gubernamental estadounidense creada a raíz de la aprobación de la National Housing Act de 1934. Aseguraba los préstamos realizados por los bancos y otros prestamistas privados para la construcción y la adquisición de viviendas. Los objetivos de esta organización son la mejora de la calidad y del estado de las viviendas, ofrecer un sistema de financiación de la vivienda adecuado asegurando los préstamos hipotecarios, y la estabilización del mercado hipotecario. *[N. del T.]*

(13) En Estados Unidos, un galón equivale a 3,785 litros. *[N. del T.]*

(14) El personaje del Oso Smokey, mascota del Servicio Forestal de Estados Unidos desde 1944, fue creado para educar al gran público acerca del peligro de los incendios forestales. *[N. del T.]*

(15) Las *land-grant universities* son instituciones de educación superior estadounidenses designadas por cada estado para acogerse a los beneficios de la Ley Morrill (1862). Dicha ley tenía como objeto la financiación de instituciones educativas mediante la concesión de terrenos controlados por el gobierno federal a los estados para que estos construyeran universidades directamente o los vendiesen para reunir fondos con esa finalidad. Según la Ley de 1862, la misión de estas universidades era fomentar la enseñanza de la agricultura, la ciencia y la ingeniería en lugar de las humanidades. *[N. del T.]*

Cómo nuestra mejor creación nos hace más ricos, más inteligentes, más ecológicos, más sanos y más felices.



Más de la mitad de la población mundial vive en ciudades. En un planeta con enormes extensiones de espacio y en el que los avances tecnológicos han suprimido las distancias, 3.300 millones de personas han elegido concentrarse en estas densas aglomeraciones urbanas de altos edificios, marañas de calles y atiborrados autobuses. Las ciudades ejercen mayor atracción que nunca. Y no obstante, a menudo se las acusa de ser lugares poco ecológicos y saludables, caros y asolados por la delincuencia.

Edward Glaeser, uno de los más reconocidos expertos internacionales en Economía Urbana, rompe en este libro los mitos que rodean a las ciudades demostrando cómo estas son en realidad los lugares más «verdes», sanos y ricos (en términos culturales y económicos) en los que podríamos vivir. Residir en una gran ciudad es estar permanentemente expuesto a una avalancha de ideas, gentes y experiencias extraordinarias.

Glaeser viaja alrededor del planeta —desde los bulevares de París a las calles de Nueva York o los suburbios de Bombay—, adentrándose en la historia urbanística y el día a día de aquellos que viven y trabajan en estas bulliciosas metrópolis, para revelar cómo «piensan» las ciudades y por qué se han convertido en las puertas de acceso a nuestro mundo globalizado.

Reseña:

«Ed Gleaser es, sin duda, uno de los economistas más brillantes del mundo, y *El triunfo de las ciudades* es su obra maestra.»

Steven Levitt, autor de *Freakonomics* y *Superfreakonomics*

SOBRE EL AUTOR

Edward Glaeser (Nueva York, 1967) es un prestigioso economista estadounidense que ostenta la cátedra Fred and Eleanor Glimp de Economía en la Universidad de Harvard, donde da clases desde 1992.

Título original: *Triumph of the City. How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*

Travessera de Gràcia, 47-49. 08021 Barcelona

ISBN ebook: 978-84-306-2244-3

Diseño de la cubierta: Penguin Random House Grupo Editorial

Imagen de la cubierta: © Getty Images

Conversión ebook: M.I. Maquetación, S.L.

www.megustaleer.com





Índice

Índice